دولة الإمارات العربية المتحدة

مركز زايد للتنسيق والمتابعة

# اسرائيل ومشروع قناة البحر الميت

# إسرائيل ومشروع قناة البحر الميت
# لوصل البحرين المتوسط والأحمر
# عبر البحر الميت

نوفمبر 2001

## المحتويات :

## تقـــديم :

في إطار دراساته وإصدراته الموجهة نحو هدف خدمة القضايا العربية، وعلى رأسها القضية الأم (فلسطين) يقدم مركز زايد للتنسيق والمتابعة هذه الدراسة المتميزة بتناول قضية غاية في الخطورة، على الرغم من عدم تسليط الضوء عليها بشكل كاف في وسائل الإعلام العربية والأجنبية، ونعني قضية ما يسمى بـ«قناة البحرين» لوصل البحرين (الأحمر والمتوسط) بقناة تربط بين البحر المتوسط والبحر الميت وقناة أخرى بعدها تربط بين البحر الميت والبحر الأحمر.

والحقيقة أن هذا المشروع ليس جديداً، بل هو قديم قدم الدولة الصهيونية، ولكن يعاد طرحه الآن، وبشكل أكثر عملياً وتطبيقياً ليعكس بوضوح أن مخططات إسرائيل في المنطقة بعيدة المدى، وتتعارض كلها مع مساعي السلام مع العرب؛ لأنها في الأساس تضر بالمصالح العربية من جميع النواحي لحساب مصالح إسرائيل.

ومما يؤكد على ذلك أن المشروع عاد ليطرح من جديد، ولكن بمسمى قديم وهو «مشروع هرتزل»، وهذا ما تطرحه الدراسة بشكل تاريخي تحليلي؛ يوضح بدايات التفكير في هذه المشاريع الصهيونية التي ستؤدي بالقطع إلى تغيير معالم وجغرافية المنطقة، وتضر بشكل مباشر بمصالح العرب، وخاصة الدول المجاورة لإسرائيل مثل: مصر التي سوف تتضرر كثيراً من هذا المشروع، الذي يهدد مباشرة قناة السويس، وكذلك الأردن والفلسطينيين وذلك بخلق حواجز طبيعية جديدة بينهما، إلى جانب ما يسببه هذا المشروع من أضرار ديموغرافية حيث يهدف إلى تشجيع الهجرة إلى إسرائيل لتعمير المناطق الحيوية الجديدة.

وتستعرض الدراسة أهداف إسرائيل القريبة والبعيدة من وراء المشروع؛ ومنها أهداف اقتصادية تتمثل في خلق ممر ملاحي جديد بين البحرين الأبيض والأحمر يمر عبر أراضي إسرائيل ليدر عليها عوائد مالية جديدة. كما تطرح الدراسة الأفكار المقترحة داخل إسرائيل لتمويل هذا المشروع الضخم، وكيفية حصولها على رؤوس الأموال اللازمة لهذا المشروع الذي اُقترح أن يتم تنفيذه خلال عشرة أعوام وما يتولّد

عنه من مشاريع أخرى مثل محطات لتوليد الطاقة من اندفاع المياه، والمشاريع السياحية المقترحة على ضفاف القناة وغيرها...

كما تتعرض الدراسة للأهداف الاستراتيجية للمشروع ومن أهمها تعمير منطقة صحراء النقب، كأهم منطقة أمنية بين إسرائيل والعرب، وكذلك إجبار الدول العربية المجاورة، وخاصة الأردن ومصر، على الدخول في اتفاقيات مع إسرائيل حول مشاريع جديدة في المنطقة، وكذلك زيادة وتنشيط الهجرة إلى إسرائيل مع توفير فرص عمل كبيرة، وضرب الاقتصاد المصري بمنافسة قناة السويس، وغيرها من الأهداف الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية الأخرى.

كما تقدم الدراسة عرضاً تحليلياً لأهم المعوقات والصعوبات أمام تنفيذ هذا المشروع، وتضارب الآراء داخل إسرائيل حول صعوبات تنفيذه، إضافة إلى المعوقات الفنية التي تواجه ذلك.

ثم تتناول الدراسة ردود الفعل العربية والعالمية حول المشروع، واستنكار الدول العربية، واعتبار الأردن بأن هذا المشروع مخالف لقواعد القانون الدولي على أساس أن البحر الميت بحيرة تتقاسمها الأردن وإسرائيل والفلسطينيون أيضاً، واختراق المشروع لأراض عربية، وكذلك موقف الولايات المتحدة الأمريكية من المشروع .

ومركز زايد للتنسيق والمتابعة إذ ينشر هذه الدراسة، فإنما ليدق ناقوس الخطر الذي تحمله المشاريع الصهيونية، الساعية من الأساس إلى الضرر بالمصالح العربية وتغيير معالم المنطقة؛ بغية مزيد من التوسع والهيمنة.

**مركز زايد للتنسيق والمتابعة**

## تمهيد:

كشفت وسائل الإعلام الإسرائيلية مؤخراً عن مشروع إسرائيلي خطير يجرى الإعداد له في أروقة حكومة أرئيل شارون المتطرفة من شأنه تغيير ديموغرافية فلسطين المحتلة وخلق حدود طبيعية صناعية جديدة بين أراضي السلطة الفلسطينية والأردن عبارة عن قناة تربط البحر الأحمر بالبحر الميت، وهو ما أطلق عليه قناة البحرين.

وكما هو معروف فإن البحر الميت بحيرة إسرائيلية أردنية حالياً، وأن السلطة الفلسطينية لا علاقة لها بها، وبالتالي يرمي هذا العمل إلى إسدال الستار على أية فرصة لاستعادة الأراضي الفلسطينية المحتلة منذ عام ١٩٦٧ من خلال المفاوضات، وكذلك استكمال تنفيذ الطوق المائي للأراضي الفلسطينية لتصبح كجزيرة معزولة وسط بحر من المياه الطبيعية والصناعية.

وخلال زيارة أرئيل شارون إلى الولايات المتحدة الأمريكية عقب توليه السلطة في إسرائيل، قام بمحاولات للحصول على دعم أمريكي من أجل تنفيذ مشروع قناة البحرين الإسرائيلية. وفي هذا الإطار إلتقى كل من وزير خارجية إسرائيل شيمون بيريز ومعه وزيرة التعاون الإقليمي الإسرائيلية تسيبي لفني في ١٤ مارس ٢٠٠١ في نيويورك بوفد من رجال الأعمال الأمريكيين في محاولة للحصول على تمويل مشروع شق القناة التي أصطلح على تسميتها بقناة البحرين. [١]

والواقع فإن انضمام شيمون بيريز - رئيس الوزراء ورئيس حزب العمل الإسرائيلي الأسبق - إلى الحكومة الإسرائيلية وتقلده منصب وزير الخارجية قد أعطى دفعة كبيرة لمشروع قناة البحرين الإسرائيلية.

كما أن طرح هذا المشروع في عام ٢٠٠١ إنما هو عبارة عن رسالة إلى الفلسطينيين مفادها أن مسألة الإنسحاب الإسرائيلي من كل أراضي الضفة الغربية وقطاع غزة، والعودة إلى حدود ٤ يونيو ١٩٦٧ طبقاً للقرارين ٢٤٢، ٣٣٨ الصادرين عن مجلس الأمن، وكذلك مبدأ الأرض مقابل السلام طبقاً لمقررات مؤتمر مدريد سنة ١٩٩١ وأوسلو سنة ١٩٩٣ قد انتهت إلى غير رجعة.

# الخلفية التاريخية للمشروع

يطلق الإسرائيليون على مشروع القناة التي تربط بين البحرين المتوسط والميت إسم مشروع هرتزل نسبة إلى تيودور هرتزل مؤسس الحركة الصهيونية.

إلا أنه كانت هناك بعض النداءات والكتابات اليهودية قبل بداية تبلور الحركة الصهيونية. ففي عام ١٧٩٨ طالب أحد اليهود الإيطاليين من جموع اليهود في العالم التعاون وتكريس الجهود للإستيلاء على بعض الأراضي العربية، وأن تعاونهم فرنسا - أثناء وجود الحملة الفرنسية في مصر - في تحقيق ذلك، وأن يضم مشروع هذه الدولة اليهودية «مصر السفلى بالإضافة إلى منطقة تمتد حدودها على خط يسير من عكا إلى البحر الميت، ومن الطرف الجنوبي للبحر الميت إلى البحر الأحمر، «إن هذا الموقع المتفوق على ماعداه، والمتميز على سائر المواضع في العالم سوف يجعل منّا حين نمخر عباب البحر الأحمر سادة تجارة الهند والجزيرة العربية وجنوب إفريقيا وشرقيها والحبشة... إن قرب حلب ودمشق سوف يسهل تجارتنا مع بلاد فارس. وعن طريق البحر المتوسط نستطيع إقامة الإتصالات مع فرنسا وإسبانيا وإيطاليا وسائر أنحاء القارة الأوروبية» (٢) وواضح من هذه الكلمات أن هذا المطلب اليهودي ليس مطلباً يرتكز على أسس دينية - كما يدعي اليهود دائماً بالنسبة لمسألة وطنهم القومي - بل هو مطلب يعتمد بالضرورة على أسس إقتصادية.

وبعد ذلك بعامين ، أي في عام ١٨٠٠ طالب اليهودي الإنجليزي جيمس بيشينو الحكام الإنجليز بأن يستخدموا نفوذهم لدى الدولة العثمانية كي يتخلى الأتراك عن فلسطين ويمنحوها لليهود. (٣) إلا أن الحكام الإنجليز لم يتخذوا خطوات فعالة للإستجابة لهذا المطلب اليهودي إلا بعد ذلك بفترة طويلة إلى حد ما، ففي١١ أغسطس ١٨٤٠ أرسل بالمرستون وزير الخارجية البريطاني إلى سفيره في استنبول يطلب منه السعي لدى الباب العالي العثماني كي يصدر قانوناً بدعوة اليهود إلى الهجرة إلى فلسطين..« وإنه من المعروف جيداً أن يهود أوروبا يمتلكون ثروات كبيرة، ومن الواضح أن أي قطر يختار أعداداً كبيرة من اليهود كي يستوطنوه سيحصل على فوائد كبيرة من الثروات التي سيجلبها معهم هؤلاء اليهود». (٤)

ويبدو أن السلطان العثماني لم يوافق على هذا الطلب البريطاني، مما جعل بالمرستون يجدد طلبه في العام التالي إلى سفيره في الدولة العثمانية، في محاولة لإقناع السلطان بإباحة الهجرة اليهودية إلى فلسطين. (٥)

ولم يتوقف الأمر عند حد محاولة مطالبة الباب العالي العثماني بالموافقة على الهجرة اليهودية إلى فلسطين، بل إن ادوارد لدويتش متفورد في كتابه بإسم «الأمة اليهودية» الصادر عام ١٨٤٥ لم يتورع عن مطالبة الدولة العثمانية بترحيل العرب الفلسطينيين إلى مناطق زراعية في آسيا الصغرى، حتى يمكن أن تحل محلهم جموع اليهود من شتى بقاع العالم. (٦)

وفي إطار الخلفية التاريخية لمشروع قناة البحرين الإسرائيلية نعود إلى عام ١٨٥٠ حيث تقدم مهندس بريطاني يدعى الكولونيل وليان ألن والذي كان يعمل في جيش بلاده بمشروع إلى الحكومة البريطانية بشق قناة تربط خليج حيفا بالبحر الميت، ومنه إلى خليج العقبة على البحر الأحمر ومنه إلى المحيط الهندي. والواقع أن هذا المشروع الأولي كان في رأينا نقطة البداية التي اعتمدت عليها إسرائيل مؤخرا. فعام ١٨٥٠ يمثل قمة الصراع والتنافس البريطاني الفرنسي على التوسع والإستعمار وعلى مستوى العالم. فقد استمرت الحروب والعلاقات المتوترة بين بريطانيا وفرنسا منذ حرب المائة عام (١٣٣٧-١٤٥٣) إلى عقد الوفاق الودي بين الدولتين في عام ١٩٠٤ ، لتوزيع المستعمرات في الشرق العربي والإسلامي بين باريس ولندن بدلاً من الصراع والحروب بين الدولتين .

وإذا كانت فرنسا قد أيقظت مصر من سباتها بحملتها الفرنسية (١٧٩٨-١٨٠١) على مصر بما لها من نتائج قومية وسياسية وعلمية وحضارية هامة، فإن الوالي محمد علي حقق إقامة النهضة المصرية الحديثة اعتماداً على استقدام الخبراء الفرنسيين إلى مصر.

ولكن لماذا تقدم الكولونيل البريطاني اليهودي وليان آلن بمشروعه إلى الحكومة البريطانية لإقامة قناة بين البحر المتوسط والبحر الأحمر عبوراً بالبحر الميت سنة ١٨٥٠؟

إن استقراء الوثائق يؤكد أن هذا المشروع هو للرد على المحاولات الفرنسية الأولى لشق قناة السويس، وفي إطار المنافسة البريطانية الفرنسية للسيطرة على البحار العالمية.

لقد كان شق قناة السويس أحد أهداف الحملة الفرنسية، فقد كلف بونابرت كبير مهندسيه جاك ماري لوبير بدراسة مشروع شق قناة تصل بين البحر المتوسط والبحر الأحمر، إلا أن دراسة لوبير أسفرت عن أن مستوى البحر الأحمر أكثر ارتفاعاً من مستوى البحر المتوسط بمقدار ثمانية أمتار ونصف، وواضح خطأ حسابات لوبير.

وفي سنة ١٨٤١ اهتم المهندس الفرنسي لينان دي بلفون والذي كان يعمل خبيراً في الحكومة المصرية بمشروع وصل البحرين المتوسط والأحمر، إلا أنه كان يساوره نفس إعتقاد لوبير في وجود فارق بين منسوب سطحي البحرين.

وقد أرسل لينان دراساته إلى قنصل فرنسا بالإسكندرية، وأطلع عليها ديلسبس الذي كان حينذاك نائباً للقنصل، والذي فتح ملفاً، واستفاد من كل الدراسات السابقة.

وفي سنة ١٨٤٦ تشكلت جمعية للدراسات الخاصة بقناة السويس في باريس، وفي سنة ١٨٤٧ أرسلت الجمعية الفرنسية أحد الأخصائيين في الطبوغرافيا للقيام بعملية مسح لبرزخ السويس، وانتدبت الحكومة المصرية كبير مهندسيها لينان دي بلفون لمعاونته في أعماله، فأثبت الإثنان أنه لا فارق يذكر بين منسوبي البحرين ، كما أنه بعد ظهور نظرية الأواني المستطرقة لم تعد هناك اعتراضات فنية على استقرار منسوب المياه في قناة السويس .

ويذكر أنه لما عُرض الإقتراح على والي مصر محمد علي رفضه قائلاً «لا أريد في مصر بسفورٍ آخر» أي أنه لا يريد أن يفتح للأجانب باباً للإغارة على مصر واحتلالها.

وقد عكف فرديناند ديلسبس بعد اعتزاله السلك السياسي على دراسة كل ما يتعلق بحفر قناة تربط البحرين المتوسط بالأحمر، وانتهى به الأمر إلى الحصول على فرمانيّ الامتياز الخاصين بموافقة مصر على المشروع في عامي ١٨٥٤ و ١٨٥٦ ، وتم بالفعل فتح القناة للملاحة الدولية في١٧ نوفمبر ١٨٦٩. [٧]

لقد كان شق قناة السويس تحت الإدارة الفرنسية أمراً مزعجا للسياسة البريطانية، وهكذا فإن المشروع الذي تقدم به الكولونيل الإنجليزي اليهودي وليان آلن سنة ١٨٥٠ لشق قناة تربط خليج حيفا بالبحر الميت ومنه إلى خليج العقبة على البحر الأحمر ومنه إلى المحيط الهندي، يمكن أن يكون رداً على مشروع قناة السويس الذي أقيم بإشراف فرنسي. ولكن المشكلة التي واجهت بريطانيا أن تلك المناطق التي خُطط لإقامة مشروع القناة فيها وطبقاً لآراء الكولونيل الإنجليزي اليهودي وليان آلن كانت تقع تحت سلطة الدولة العثمانية (سنة ١٨٥٠)، إلا أن ذلك لم يعن توقف بريطانيا عن دراسة مثل هذه المشروعات، فبريطانيا لم تنس المحاولات الفرنسية للقضاء على الحكم البريطاني في الهند، وهى تهتم بالمواصلات الإمبراطورية مع جوهرة التاج البريطاني أي الهند عندما كانت الأخيرة مستعمرة بريطانية.

وواضح أن اليهود كانوا - ولازالوا حتى الآن - مقتنعين بأنه لا يمكن لهم أن يحققوا أطماعهم إلا بالارتكان على قوة كبرى تساعدهم في ذلك، ونجد أن توماس كلارك في كتابه الهند وفلسطين الصادر في عام ١٨٦١ يربط بين مصالح الإمبراطورية البريطانية ومصالح اليهود فيقول «إن احتلال اليهود لفلسطين تحت الحماية البريطانية هو مسألة حيوية، لأنه إذا كانت بريطانيا تعتمد على تجارتها كحجر الزاوية في عظمتها، وإذا كان أقرب مجرى للتجارة وأفضله يمر عبر محور القارات الثلاث القديمة، وبما أن اليهود يؤلفون شعباً تجارياً جوهرياً، فليس هناك أفضل من زرعهم على طول ذلك الطريق العظيم للتجارة القديمة». [٨] إلا أنه يبدو أن اليهود لم يكترثوا بهذه الآراء والمقترحات وأعاروها آذاناً صماء ، حتى أن بيتر سمولنكن عاب على اليهود في عام ١٨٧٥ عدم شعورهم بقوميتهم ، ودعاهم إلى الهجرة الجماعية إلى فلسطين، وإقامة المستعمرات الزراعية هناك. [٩]

إلا أن ليوبنكسر في كتابه التحرر الذاتي لم يتمسك بفلسطين كوطن قومي لليهود، بل أوضح أن الهدف هو الحصول على قطعة أرض لليهود ... أية أرض وفي أي مكان، لأن العالم - في رأيه - يحتقر اليهود لأنهم لا يشكلون أمة، والحل الوحيد لهذه المشكلة هو خلق قومية يهودية يعيش فيها الشعب اليهودي في وطنه الخاص. [١٠]

وهكذا نشأت الحركة الصهيونية كحركة سياسية تهدف إلى تحويل اليهودية من مجرد دين إلى قومية تتجسد في دولة تجمع كل يهود العالم في وطن قومي خاص. (١١)

وقد ظلت الصهيونية في حيز الكتابات الحالمة المتناثرة حتى استطاع تيودور هرتزل أن يخطو بها أولى خطواتها العملية في الأعوام الأخيرة من القرن التاسع عشر حين أصدر كتابه الدولة اليهودية في عام ١٨٩٥. (١٢)

وقد بدأ هرتزل منذ أيام تخيّله الأول للدولة اليهودية وقبل أن يقرر فلسطين مكاناً لهذه الدولة يفكر في وجوب الإتصال بالدول الكبرى، ولذلك كتب في مذكراته بتاريخ ٧ يونيو ١٨٩٥ أنه «حالما يتم الإتفاق على الأراضي وتوقيع إتفاقية أولى مع الحاكم الموجود سنبدأ مباحثاتنا مع الدول الكبرى». (١٣)

وفي ٢٩ أغسطس ١٨٩٧ عقد هرتزل المؤتمر الأول الشهير للحركة الصهيونيـة في بازل بسويسرا والذي وضع الحجر الأساسي للدولة الصهيونية. (١٤)

ولن نسير في تحليلنا لموضوع الخلفية التاريخية للمشروع في استرسال مطول، ولكن نشير فقط إلى أن فكرة إنشاء قناة تربط بين البحرين المتوسط والأحمر عبوراً بالبحر الميت لم تغب عن أذهان اليهود في هذه المرحلة من نهايات القرن التاسع عشر، فقد قدم المهندس السويسري اليهودي ماكس بوكارت في عام ١٨٩٩ مشروعاً إلى زعيم الحركة الصهيونية تيودور هرتزل طرح فيه إمكانية شق قناة من خليج حيفا إلى غور بيسان، ثم تسير هذه القناة محاذية لنهر الأردن حتى تصل إلى البحر الميت، وعكف هرتزل على دراسة المشروع بهمة كبيرة، وواضح أن اليهود وقبل قيام دولة إسرائيل في عام ١٩٤٨، كانوا يدرسون بنشاط كبير موضوع هذه القناة.

وفي هذه الخلفية التاريخية لن نتعرض بالتحليل للصراع الصهيوني الفلسطيني، ولكن نذكر فقط أن فلسطين هي ذلك الجزء من الوطن العربي الذي يقع بين البحر المتوسط في الغرب ولبنان في الشمال وسوريه ونهر الأردن في الشرق، والبحر الأحمر وشبه جزيرة سيناء في الجنوب والجنوب الغربي . وهذا الموقع الجغرافي الخطير، جعل فلسطين عبر التاريخ ممراً ومرتكزاً لكثير من الدول والحضارات المتعاقبة، حتى انتهت مع باقي أجزاء الوطن العربي بلداً عربياً صريح العروبة أرضاً وشعباً.

والواقع أن ذلك الموقع الفريد الذي أعطى لفلسطين تلك المكانة الحضارية عبر التاريخ، أعطاها أيضاً في التاريخ الحديث أهمية سياسية بالغة على المستويين العربي والدولي. ففلسطين من ناحية تشكل قلب الوطن العربي الذي يربط قسمه الإفريقي بالقسم الآسيوي، مما يجعلها نقطة ارتكاز أساسية في أية عملية توحيد سياسية متكاملة للأمة العربية ، ومن ناحية أخرى فإن فلسطين نقطة إلتقاء وانطلاق رئيسية في الجسر الممتد على معابر قارات العالم القديم الثلاث، مما جعلها دائما محوراً هاماً في مخططات حركة الإستعمار العالمية في التاريخ الحديث والمعاصر .. ومحاولة استغلال موقعها الفريد في التجارة بين آسيا وأوروبا براً وبحراً ، وأخيراً التفكير في إنشاء قناة البحرين ، شاهد على ذلك .

والقضية الفلسطينية لها وجهان: تتمثل في أحدهما مأساة دامية، وفي الآخر ترتسم جريمة بشعة، فهي قضية شعب اُنتزعت منه أرضه وأرض أجداده بالقوة ليحل محله شعب آخر غريب لا تربطه بفلسطين أية اعتبارات تاريخية أو بشرية.

وعلى أرض هذا الشعب أقيمت دولة غريبة متعصبة مغلقة في عملية تجاهل لواقع خمسة وأربعين قرنا من تاريخ فلسطين، ودون أي اعتبار لمبادئ السيادة وحق تقرير المصير. أما شعب هذه الأرض فقد اقتلع منها وطرد خارج حدود وطنه التاريخي في أكبر عملية قمع استعمارية عرفها التاريخ، بعد أن استولت إسرائيل على كل ممتلكاته وأمواله. إن أكثر من مليون عربي فلسطيني تحولوا منذ عام ١٩٤٨ إلى لاجئين مشردين يعيشون على فتات مساعدات الأمم المتحدة.

ويبدو الترابط واضحاً بين عنصر المأساة ومعنى الجريمة في المفارقات المذهلة التي انطوى عليها تطور القضية الفلسطينية بين عامي ١٩١٩ و ١٩٤٨ ، ففي عام ١٩١٩ كانت فلسطين مأهولة بنحو مليون عربي مسلم ومسيحي ، في حين كان عدد اليهود والأجانب لا يتجاوز ثمانين ألف على أبعد تقدير. كما أن الأراضي الزراعية في البلد كانت نحو خمسة وعشرين ألف كيلو متر مربع لا يملك اليهود منها سوى ثلاثمائة وخمسين كيلو متراً مربعاً، والباقي كان ملكاً للعرب المسلمين والمسيحيين، كما أن العرب سواء كانوا مسلمين أو مسيحيين هم أشد ارتباطاً بالبلاد من اليهود، ففيها

المسجد الأقصى أولى القبلتين وثالث الحرمين الذي يربط بوحدة الدين مئات الملايين من المسلمين في كل أنحاء العالم، ومسجد عمر ثاني الخلفاء وغيرهما من الأماكن المقدسة. ومنها المكان الذي ولد فيه السيد المسيح والناصرة وغيرها من الأماكن المقدسة التي تربط مئات الملايين من المسيحيين برابطة الدين. (١٥)

أما في عام ١٩٤٨ فإن الواقع أصبح يمثل صورة مغايرة تماماً، فالأقلية اليهودية التي كانت أقل من عُشر السكان في فلسطين عند بدء المشكلة ارتفعت منذ منتصف القرن إلى ٢ مليون يهودي جمعتهم الصهيونية العالمية من مختلف أنحاء العالم وحشدتهم في فلسطين العربية، وبينما لم يكن بيد هذه الأقلية سوى اقل من ٢٪ من الأراضي الزراعية في عام ١٩١٩ أصبح اليهود مسيطرين على كل شيء في فلسطين.. إن جهداً استعمارياً واعياً ومنظماً ومتواصلاً بُذل خلال تلك الفترة لتغيير واقعها البشري والسياسي والاقتصادي، وإعدادها بالتالي أرضاً وشعباً للجريمة والمأساة.(١٦)

ولكن إذا كانت الحركة الصهيونية قد استغلت الإنتداب البريطاني على فلسطين في أعقاب الحرب العالمية الأولى، فإننا لا ننسى في هذا الإطار إصدار بريطانيا لوعد بلفور في نوفمبر ١٩١٧، مما جعل بريطانيا ملتزمة بإنشاء الوطن القومي اليهودي، وهكذا تم تهويد الجزء الأكبر من فلسطين العربية. ولكن إذا كان توجهنا الأساسي في هذه الدراسة هو عن مشروع قناة البحرين الإسرائيلية والرامي إلى إنشاء قناة تصل البحرين الأحمر والمتوسط عبر البحر الميت وإذا كانت إسرائيل بعمليات الإبادة المنظمة للشعب الفلسطيني وكذلك بعمليات الطرد للعرب الفلسطينيين من أراضيهم قد حققت الغلبة في فلسطين، فكيف مدت سيطرتها على جزء من خليج العقبة حتى تصل بذلك إلى البحر الأحمر؟ كيف استطاعت إسرائيل أن تمد نفوذها من فلسطين، وتحقق السيطرة على هذه النقطة الاستراتيجية، وبما يمكنها من التسلل إلى البحر الأحمر والمساهمة في التجارة العالمية مع إفريقيا وآسيا؟

# التسلل الإسرائيلي إلى ساحل خليج العقبة
## (قضية أم الرشراش)

إن محاولة إسرائيل تنفيذ مشروع لربط البحرين المتوسط بالأحمر عبر البحر الميت يستدعي دراسة وضعية منطقة أم الرشراش (إيلات) بإعتبار أن هذه المنطقة هي الحد الجنوبي للقناة المزمع إقامتها، وبدون أم الرشراش (إيلات) ما كان في الإمكان تصور هذا المشروع أصلاً، ولكن الخلفية التاريخية لهذه الدراسة توضح أن المرامي الإسرائيلية البعيدة لاستغلال الموقع الإستراتيجي لفلسطين المحتلة هو بتحقيق مشروع هذه القناة لتحقيق الإتصال الإسرائيلي المباشر بقارتي إفريقيا وآسيا، هذا بالإضافة إلى استغلال هذه القناة - بعد شقها - في عمليات نقل البترول بين الشرق الأوسط إلى البحر المتوسط فأوروبا. فكيف استطاعت إسرائيل أن تستولي على أم الرشراش على العقبة، ومن ثم التمكن من أن تكون دولة مطلة على الخليج ومنه إلى البحر الأحمر؟

في الواقع ليس من السهل في هذه الدراسة المتخصصة تتبع مراحل حرب ١٩٤٨ العربية الإسرائيلية، لأن ذلك يعتبر خارجاً عن موضوع الدراسة ، إلا أنه عندما كانت القوات الإسرائيلية مشتبكة مع القوات المصرية في منطقة النقب الجنوبي، أعلنت إسرائيل عزم جيشها على احتلال مدينة العقبة، ولكن العقبة مدينة أردنية، وكانت تشملها معاهدة التحالف الأردنية البريطانية سنة ١٩٤٨ ، ولذلك طلبت الحكومة الأردنية من الحكومة البريطانية أن تتولى الدفاع عن مدينة العقبة. [١٧] فاستجابت بريطانيا لهذا الطلب، وأنزلت قواتها في ميناء العقبة، وقد ثارت إسرائيل لهذا الإجراء، وعبرت لرئيس مجلس الأمن عن قلقها الشديد من موقف المملكة المتحدة الذي ينذر بتوتر العلاقات الإسرائيلية البريطانية.

ولتهدئة خواطر الإسرائيليين، أعلن المستر بيفن رئيس الوزارة البريطانية في٢٧ يناير ١٩٤٩ أمام مجلس العموم البريطاني بأن الأمن الداخلي والإستقرار في الشرق

الأوسط من المسائل الحيوية لبريطانيا وبالتالي استلزم الأمر إرسال القوات البريطانية إلى العقبة وفقاً لأحكام المعاهدة البريطانية الأردنية. (١٨)

وعلى أية حال، فقد نفذت القوات الإسرائيلية خطتها العسكرية دون أي مواجهة حقيقية مع القوات البريطانية، ويؤخذ من تقرير الوسيط الدولي بالوكالة الدكتور بانش في٢٢ مارس ١٩٤٩ أنه لم ينشب قتال قط في منطقة النقب الجنوبي بين القوات الأردنية والقوات الإسرائيلية. فلقد انسحبت القوات الأردنية من الغمر في الوقت الذي تقدمت فيه القوات الإسرائيلية نحو الجنوب، ووالت القوات الأردنية انسحابها إلى أن دخلت في٣ مارس أم الرشراش، ثم انسحبت منها في٩ مارس ١٩٤٩. (١٩) بناء على أوامر جلوب باشا قائد الجيش الأردني (الإنجليزي الجنسية) الذي لم يستشر عاهل الأردن ، كما يتضح من إحتجاج الملك عبدالله .

وبخصوص الإنسحاب الأردني، نجد أنه بينما كان الوفد الأردني في رودس ينتظر الأوامر من عمان لتوقيع إتفاقية وقف إطلاق النار، بعثت الحكومة البريطانية برقية إلى الدكتور بانش تخبره فيها أن القوات البريطانية المرابطة في العقبة لن تتدخل في حوادث جنوب النقب، ولن تطلق النار إلا إذا هاجمتها القوات الإسرائيلية. وكانت هناك نسخة من هذه البرقية قد أرسلت إلى السلطات الإسرائيلية. وبديهي أن إرسال نسخة من هذه البرقية للإسرائيليين هو بغرض الإيعاز لهم بالزحف على أم الرشراش لتحقيق أهدافهم كاملة. وقد أكدت برقية حكومة لندن إلى الدكتور بانش ما نشرته الصحف الإسرائيلية في ذلك الحين عن وصول تعليمات وزير الحربية البريطانية «شنوبل» اليهودي إلى قائد القوات البريطانية في العقبة، والتي تتلخص في عدم الإشتباك مع القوات الإسرائيلية بأي حال من الأحوال.

وقد تأكدت هذه التعليمات من قبل وزير الدولة البريطاني للشئون الخارجية المستر هكتور ماكنيل عندما صرح في مجلس العموم في١١ مارس ١٩٤٩ بأنه «ليس من المتوقع أن يطلب من القوات البريطانية القيام بأية إجراءات إلا في حالة وقوع خطر يهددها، وهو الأمر الذي أرجو أن لا يقع». (٢٠)

وكان قائد القوات الأردنية على اتصال بقيادة الجيش في عمان لتلقي الأوامر، وقد جاءت أخيرا البرقية التالية في٦ مارس، وهى صادرة من قائد الجيش الأردني «جلوب باشا» بالإنسحاب من قرية أم الرشراش دون أن يستأذن (جلوب باشا) الملك عبد الله عاهل الأردن وواضح إمكانية الاتصال بين القوات البريطانية وبين جلوب باشا لأنه كان في واقع الأمر إنجليزياً، ودور بريطانيا في قيام إسرائيل دور معروف بدءاً من تصريح بلفور سنة ١٩١٧ ثم ما كان من الإنتداب البريطاني على فلسطين بعد نهاية الحرب العالمية الأولى، وقيام حكومة الإنتداب بتسليم فلسطين لليهود، وفتح باب الهجرة على مصراعيه لجموع شراذم اليهود من مختلف أنحاء العالم.

وفي أعقاب هذه الأحداث أرسل الملك عبد الله ملك الأردن رسالة إلى موسى شاريت وزير الخارجية الإسرائيلية جاء فيها أنه يأسف لما حدث وما يمكن أن يحدث بجوار النقب ووادي عربة ونواحي العقبة. وأجاب شاريت بأنه يؤكد أن القوات الإسرائيلية لم تجتز الحدود الأردنية في أي نقطة منها.. «وأنها لن تتجاوز حدود بلادنا في المستقبل، وأن ما بين شرق الأردن ومصر من أقاليم في حدود السيادة الإسرائيلية، فإذا قام الجيش الإسرائيلي بتحركات في تلك الأقاليم بما فيها قسم من ساحل خليج العقبة الواقع بين الساحل المصري والساحل الأردني، فما تلك الحركات إلا حركات مشروعة، وليس هنالك أي مبرر لاعتبارها ذات نية عدوانية بالنسبة للدول المجاورة، هذا ولم يصل إلى علمنا أي نبأ عما يقال من اصطدام بين قواتنا وقوات الجيش الأردني، ونرى أنفسنا مضطرين إلى نفي المزاعم بأن قواتنا هاجمت مواقع الجيش الأردني». [٢١] وهنا يزعم شاريت أن هذه المنطقة على ساحل خليج العقبة بما في ذلك أم الرشراش هي داخلة ضمن حدود إسرائيل، وأنه ليس من حق الأردن ومصر التدخل ضد إسرائيل في هذه المنطقة.

وواضح أن القوات الإسرائيلية وجدت منطقة أم الرشراش خالية من أي دفاعات. وهكذا لم تتوان عن تنفيذ الإحتلال وبمنتهى السرعة. ومما مهد الطريق لإسرائيل لتنفيذ إحتلالها لأم الرشراش أن القوات المصرية كانت مرابطة في المنطقة الساحلية البعيدة عن منطقة أم الرشراش.

ولا ريب أن هناك إشكالية قائمة بالنسبة لهذه المسألة.. باعتبار أن الوثائق لم يفرج عنها كلها حتى الآن، فهل كان هناك اتفاق مبيت بين بريطانيا وجلوب باشا وإسرائيل بترك منطقة أم الرشراش لتتم السيطرة عليها من جانب القوات الإسرائيلية ؟ وكان الهدف الإسرائيلي من إحتلال أم الرشراش واضحاً، وهو الوصول بالسلطة الإسرائيلية إلى خليج العقبة ومنه إلى البحر الأحمر ثم إلى إفريقيا وآسيا.

لقد جاءت هذه الواقعة ضمن التقدم العسكري الإسرائيلي في صحراء النقب، والذي أُعتبر خرقاً لقرارات مجلس الأمن، والتي صدرت عقب تحركات إسرائيل لاكتساب مزيد من الأراضي في المنطقة، وخاصة عند وقف القتال الأول طبقاً للقرار رقم ٥٤ والذي نادى به مجلس الأمن في١٥ يوليو ١٩٤٨، كما أن القرار رقم ٥٦ الصادر عن مجلس الأمن في أغسطس ١٩٤٨ قد نوه بالقرار رقم ٥٤، وأشار إلى ضرورة وقف إطلاق النار والإنسحاب من أية مراكز تم احتلالها بعد نشوب القتال. ويعتبر هذا القرار هو أول قرار يصدر بعد قيام القوات الإسرائيلية بالتقدم إلى صحراء النقب. ثم جاء قرار مجلس الأمن رقم ٦١ في٤ نوفمبر ١٩٤٨ والذي طالب فيه مجلس الأمن بانسحاب القوات إلى خلف المراكز التي كانت تحتلها في١٤ أغسطس ١٩٤٨ وهو تاريخ نشوب القتال في النقب. وقد أكد القرار الصادر في٢٩ ديسمبر ١٩٤٨ ما جاء في القرار رقم ٦١، فقد نص على ضرورة إنسحاب القوات الإسرائيلية إلى خلف المواقع التي احتلتها في النقب.. (٢٢)

وهكذا اعتبر مجلس الأمن أن التقدم الإسرائيلي في النقب أمر يهدد السلم والأمن.. وبالرغم من ذلك لم تأبه إسرائيل بقرارات مجلس الأمن، وحققت أهدافها في الوصول إلى ساحل خليج العقبة.

وفي هذا الإطار لا ننسى أن احتلال إسرائيل لمنطقة أم الرشراش جاء في الوقت الذي كان فيه الوفد الأردني في طريقه إلى رودس لتوقيع اتفاقية الهدنة الأردنية الإسرائيلية، ومع ذلك فإنه من تحليل إتفاقية الهدنة الأردنية الإسرائيلية الموقعة في٣ أبريل ١٩٤٩ لا نجد في نصوصها أو الخريطة الملحقة بها ما يدل على أن المنطقة المحتلة على ساحل خليج العقبة هي ضمن مواقع الجانب الإسرائيلي، كما أنه ليس

هناك ما يمكن الإستدلال منه على موافقة الأردن أو قبولها لهذا الوضع، هذا بالإضافة إلى أن قرارات مجلس الأمن ذات الصلة لم تقر هذه الواقعة. [٢٣]

ويحتاج الأمر إلى جهود عربية مكثفة حتى يمكن عرض قضية أم الرشراش على محكمة العدل الدولية في محاولة لاستعادة الحقوق العربية على هذه النقطة الإستراتيجية الحرجة على رأس خليج العقبة، باعتبار أن الوجود الإسرائيلي في هذه المنطقة يتعارض مع قرارات مجلس الأمن أرقام ٥٤، ٥٦، ٦١ لسنة ١٩٤٨.

إن جهداً عربياً مكثفاً في هذا الإتجاه قد يعيد الحقوق إلى أصحابها، ويوقف عملية أو مشروع إقامة قناة البحرين الإسرائيلية بين البحر المتوسط والبحر الأحمر عبوراً بالبحر الميت، هذا بالإضافة إلى استعادة أراض عربية واقعة تحت الإحتلال الإسرائيلي.

## إسرائيل وأم الرشراش (إيلات)

الواقع أن ميناء أم الرشراش (ايلات) من الموانئ التي حرصت إسرائيل على تدعيمها، فهي منفذها على البحر الأحمر وبالتالي فهي منفذها الوحيد إلى دول إفريقيا وآسيا. ولقد بذلت إسرائيل محاولات كبيرة لتحويل إيلات إلى ميناء كبير لنقل البضائع والبترول من آسيا وإفريقيا إلى أوروبا، كما عملت على تحسين المواصلات بينه وبين ساحل البحر المتوسط الإسرائيلي. [٢٤]

ولابد من الإشارة هنا إلى أنه يتحكم في المرور من وإلى إيلات مضايق خليج العقبة.. فمصر والمملكة العربية السعودية يقتسمان مياه الخليج في منطقة المضايق، وبذلك تكون هذه المضايق حدوداً بحرية بين مصر والسعودية، وكذلك فإن المياه التي تليها في خليج العقبة تكون حدودا بين كل من مصر والسعودية، إذ أن الخليج في أوسع نطاقه يبلغ أقل قليلا من ١٥ ميلا، وكل من مصر والسعودية يقتسمان امتدادا نحو ١٢ ميلا للمياه الإقليمية، كما أن هذه المياه الإقليمية السعودية تعد حدوداً بينها وبين الأردن. أما المياه الإقليمية المصرية فإنها تلاصق المياه الإقليمية الخاضعة للسلطة الإسرائيلية في خليج العقبة.

ولقد أصدرت الحكومة المصرية في١٥ يناير سنة ١٩٥١ مرسوماً بشأن المياه الإقليمية للمملكة المصرية أخذت فيه بحد ستة أميال بحرية لبحارها الإقليمية. وقد ورد في المادة الخامسة من هذا المرسوم.. «يقع البحر الساحلي للمملكة المصرية فيما يلي المياه الداخلية لها، ويمتد في اتجاه البحر مسافة ستة أميال بحرية». وقد اعتبر المرسوم ما بين جزيرتين مصريتين أو ما بين جزيرة منها وبين البحر مياها إقليمية إذا كان البعد بينهما لا يزيد عن ١٢ ميلا بحريا. [٢٥] وهكذا أصبحت المياه الإقليمية في خليج العقبة متداخلة للدول المطلة عليه. وهذا التشريع المصري جاء في الحقيقة متفقا مع التطور الذي طرأ على صناعة الأسلحة ، إذ لم يعد مرمى المدفعية يتوقف عند ثلاثة أميال بحرية طبقا للقاعدة القديمة في تحديد المياه الإقليمية.

ولقد أطلق اسم مضيق تيران على الممر الصالح للملاحة في مضايق خليج العقبة، لأنه يلاصق جزيرة تيران. وترجع أهمية مضيق تيران إلى أنه المنفذ الوحيد لخليج العقبة، ويصله بالبحر الأحمر. وهو يعد اليوم أحد الممرات الهامة للملاحة الدولية. إلا أن أهمية البحر الأحمر هذه تنعكس من وجود قناة السويس على الجهة الغربية للخليج. ومع ذلك فإن الأهمية تظهر جلية فيما يتعلق بالأردن، حيث أن ميناءها الوحيد هو العقبة الذي يقع على قمة الخليج.

أما الأهمية البحرية لمضيق تيران، فتتمثل في كونه ضيقاً جداً يمكن فرض السيطرة عليه من حيث أن الدول الشاطئية يمكن لها أن تستفيد من هذه الميزة البحرية، وإحكام الرقابة عليه بسهولة بواسطة غلقه في أوقات الحرب أو التوترات العسكرية التي قد تكون إحداها مشتركة فيها وذلك في وقت قصير. كما أن الوسيلة قد تكون بالمدفعية، كما فعلت مصر قبل حرب العدوان الثلاثي سنة ١٩٥٦، وذلك لحماية مياهها الإقليمية الممتدة في خليج العقبة وسواحل سيناء المطلة على الخليج وهذا يعطى ميزة بحرية للدول المطلة على المضيق مصر والمملكة العربية السعودية، هذا بالإضافة إلى أنه يمكن للدول الشاطئية غلق المضيق بوضع الألغام في مياهه.[٢٦]

وعندما أغلقت مصر قناة السويس في وجه الملاحة الإسرائيلية نتج عن ذلك قطع خطوط المواصلات والتجارة الإسرائيلية المتجهة من موانئها المطلة على البحر

المتوسط إلى إفريقيا وآسيا، كان طبيعيا أن تهتم إسرائيل بميناء إيلات (أم الرشراش) وبمحاولة الحصول على مرور آمن منه وإليه، الأمر الذي لم يحدث إلا بعد مرور سنوات طويلة.

ولا يمكن القول بأن الملاحة من وإلى إيلات (أم الرشراش) تعتبر مسألة مصيرية بالنسبة للتجارة الخارجية الإسرائيلية، ذلك أن إسرائيل لديها موانئ أخرى على البحر المتوسط، وبالتالي ليس لها أن تستفيد من المزايا المقررة للدول المغلقة.[٢٧] والتي منحت الدول المغلقة السيطرة على حرية المرور في البحار المغلقة، وبالتالي فإنه يلزم لتطبيق حرية المرور عقد إتفاقية بين دول المضيق.[٢٨] أي أن على إسرائيل أن تلتزم بالقرارات الدولية المختلفة، وكذلك حسن الجوار، وعدم الإعتداء على أراضي الآخرين، والتوقف عن سياسات الإستيطان والتهويد حتى يمكن أن يكون لها حق المرور الحر في المضايق وبرضاء كامل من جميع الأطراف.

وهناك موضوع خطير متصل بمسألة مشروع قناة البحرين الإسرائيلية والمزمع إقامتها بين البحرين المتوسط والأحمر عبوراً بالبحر الميت، وهو موضوع خطوط أنابيب البترول.. فقد أنشأت إسرائيل خط أنابيب البترول إيلات - حيفا لنقل البترول من ميناء إيلات (أم الرشراش) إلى البحر المتوسط ثم إلى الدول الأوروبية. وقد بدأ مشروع خط الأنابيب سنة ١٩٥٧، وهذا المشروع يحقق أغراضا كثيرة، منها أنه يساعد على الإحتفاظ بخليج العقبة مفتوحا للسفن الإسرائيلية بصفة دائمة، هذا من وجهة النظر الإسرائيلية، كما يساعد على اختصار المسافة التي يتعين على سفن ناقلات البترول أن تجتازها لنقل البترول إلى إسرائيل، كما أنه يؤمن حاجة إسرائيل من البترول، هذا بالإضافة إلى تشغيل معامل التكرير في حيفا، وأخيراً يساعد على تعمير النقب. [٢٩]

وهناك مصفاة لتكرير البترول في حيفا، وقد استولت عليها إسرائيل في عام ١٩٥٨ بعد أن كانت ملكاً لشركة شل والشركة الانجلو إيرانية عند تأسيسها في ظل الإنتداب البريطاني على فلسطين، حيث كانت تستورد البترول العراقي الذي انقطع إثر الحرب العربية الإسرائيلية سنة ١٩٤٨.

وفي عام ١٩٤٩ استوردت إسرائيل البترول من فنزويلا ورومانيا والإتحاد السوفيتي حتى تستمر وحدات المصفاة في العمل. كما أن إسرائيل استوردت البترول من إيران وإندونيسيا عن طريق إيلات بدلاً من الكتلة الشرقية التي منعت تصدير البترول إليها عقب العدوان الثلاثي على مصر سنة ١٩٥٦. (٣٠)

وواضح أن مشروع شق قناة البحرين الإسرائيلية بين البحر المتوسط والبحر الأحمر عبورا بالبحر الميت له أهمية كبرى بالنسبة للمخططات الإسرائيلية بنقل البترول ، لأن البترول ينقل من إيلات (أم الرشراش) إلى مصفاة تكرير البترول في حيفا عبر أنبوبين الأول يربط بين ايلات وحيفا وطاقته السنوية بدأت بـ ٤,٩ مليون طن وقطره ١٦ بوصة، والثاني يربط بين إيلات وأسدود ويوازي مسار الخط الأول، إلا أن قطره ٤٢ بوصة وبدأت طاقة الضخ بـ ١٦ مليون طن سنويا بمعدل ٣٠٠,٠٠٠ برميل يومياً. وقدرت طاقته النهائية بستين مليون طن سنويا أي معدل مليون برميل يومياً، وقد بدأ ضخ البترول فعلاً في هذا الخط مع مطلع عام ١٩٧٠. (٣١)

كما أنشأت إسرائيل مصفاة صغيرة لتكرير البترول طاقتها ٢٥٠ ألف طن في السنة لتزويد السفن التي ترسو في إيلات بالوقود، ولسد حاجة النقب. كما مدت خطاً لنقل الغاز من حقل زوهار إلى معامل بوتاس البحر الميت في أسدود طوله ٢٠ ميلا وقطره ست بوصات. كما مدت سنة ١٩٦٣ خطا آخر طوله ٤٩كم من حقل زوهار إلى ديمونة في النقب انسحبت منها في٩ مارس ١٩٤٩. (٣٢)

وواضح أن المشروعات البترولية الإسرائيلية ترتكز على مد خطوط النفط من إيلات (أم الرشراش) إلى حيفا حيث معامل التكرير، ومن حيفا على البحر المتوسط إلى أوروبا، وبالتالي تبرز واضحة أهمية مشروع قناة البحرين الإسرائيلية، لأنها سوف توفر النقل الرخيص للنفط بين الميناثين، هذا بالإضافة إلى النتائج الإقتصادية الضخمة التي سوف تعود على إسرائيل من جراء تنفيذ هذا المشروع والذي سوف يعود بالسلب على الإقتصاديات العربية بطبيعة الحال.

ومن العرض السابق نستخلص أن إسرائيل قد حاولت أن تجعل من خليج العقبة منفذا لها عن طريق إيلات (أم الرشراش) إلى إفريقيا وآسيا. ولكن عندما فرضت

مصر الحصار البحري على إسرائيل في مضايق خليج العقبة، قامت إسرائيل بمحاولات محمومة لفتح هذا الخليج ومضايقه، وتشغيل ميناء إيلات. وسنحت لها الفرصة عندما جاءت القوات الدولية التي رابطت في المنطقة عام ١٩٥٧ عقب انتهاء معارك سيناء بعد العدوان الثلاثي على مصر سنة ١٩٥٦ وضمنت إسرائيل مرور سفنها عبر مضايق خليج العقبة إلى البحر الأحمر، ومنذ ذلك الوقت وميناء إيلات (أم الرشراش) يزداد كبراً واتساعاً. (٣٣)

وعندما أُغلقت قناة السويس في حرب يونيو ١٩٦٧، استغلت إسرائيل الموقف لتضفي أهمية كبرى على ميناء ايلات (أم الرشراش) فأرسلت البعثات التجارية إلى دول شرق إفريقيا وشرق آسيا تدعوها إلى نقل تجارتها إلى أوروبا عن طريق ميناء إيلات (أم الرشراش) ثم عبر الأراضي الإسرائيلية براً وإعادة شحنها في موانئ البحر المتوسط الإسرائيلية إلى أوروبا وذلك كبديل عن قناة السويس التي كانت متوقفة عن الملاحة لظروف العدوان في يونيو ١٩٦٧. وكانت حجة إسرائيل أن هذا الطريق الإسرائيلي يوفر ١٥٪ من تكلفة نقل التجارة لدول شرق القارة الإفريقية وشرق آسيا عبر رأس الرجاء الصالح، خاصة وأن إسرائيل وسعت قدرة ميناء ايلات (أم الرشراش) وبنت الأرصفة الخاصة باستقبال ناقلات البترول الضخمة. (٣٤)

ومازالت هذه الفترة تمثل حافزاً كبيراً لإسرائيل لشق قناة البحرين بين الأحمر والميت كمرحلة أولى نحو البحر المتوسط .

ولكن حرب أكتوبر المجيدة أعادت إلى مصر أراضيها التي كانت سليبة في سيناء. كما تم افتتاح قناة السويس مرة أخرى للملاحة البحرية بعد مجهودات مصرية شاقة من أجل تطهيرها من آثار العمليات الحربية في حرب يونيو ١٩٦٧، وكذلك مرحلة حرب الإستنزاف وأخيراً معارك حرب أكتوبر المجيدة.

وهكذا ورغم أن معاهدة السلام المصرية الإسرائيلية لعام ١٩٧٩ تعطي لإسرائيل حق المرور في مضايق العقبة، بل وحق المرور في قناة السويس ذاتها، فإن إسرائيل تسعى وبطريقة محمومة برزت مؤخراً لتحقيق مشروع قناة البحرين لربط البحر

المتوسط بالبحر الأحمر عبر البحر الميت، كما يتم الربط العالمي بين الشرق والغرب بطريق ملاحي جديد يعطي للدولة العبرية ثقلاً استراتيجياً عالمياً وتجني من ورائه الكثير، يضاف الى ذلك أن هذا المشروع لو تم تنفيذه سيعود بالسلب على المصالح العربية بعامة، والمصالح المصرية والأردنية والفلسطينية بخاصة، ولكن ما هي حقيقة المشروع الإسرائيلي لشق قناة البحرين؟ وما هي نتائجه بالنسبة للدولة العبرية؟ وما هي سلبياته على المصالح العربية العليا؟

# مشروع قناة البحرين الإسرائيلية

أوضحنا في كلامنا في الخلفية التاريخية للمشروع أن فكرة إنشاء قناة البحرين الإسرائيلية تعود إلى ما قبل قيام دولة إسرائيل، وقد جدد بن جوريون رئيس وزراء إسرائيل الأسبق الدعوة إلى إنشاء هذه القناة لمنافسة انفراد قناة السويس بربط البحرين الأحمر بالمتوسط، ومن ثم كونها كشريان مائي خطير بين الشرق والغرب .. كما أضاف بن جوريون أن إنشاء قناة البحرين الإسرائيلية سيؤدى إلى تعمير منطقة النقب وتحويلها إلى منطقة ترانزيت عالمية. إلا أن الظروف السياسية والصعوبات الفنية والهندسية وصعوبة التمويل حالت دون إمكان تنفيذ هذا المشروع، وأصبح بمثابة هدف أو أمل تسعى الدولة العبرية إلى تحقيقه.

وفي ظل افتقار إسرائيل إلى مصادر الطاقة، فضلا عن تناقص مواردها البترولية بعد الإنسحاب الإسرائيلي الكامل من سيناء طبقا لمعاهدة السلام المصرية الإسرائيلية، وكذلك بعد توقف إمدادها بالبترول الإيراني بعد نجاح الثورة الإسلامية في إيران في تولي مقاليد الأمور، هذا بالإضافة إلى ارتفاع أسعار البترول عالميا إلى معدلات غير مسبوقة بعد حرب أكتوبر عام ١٩٧٣. كل هذا حدا بإسرائيل إلى إعادة إحياء هذا المشروع ... مشروع قناة البحرين، واتجهت نيتها للشروع في تنفيذه.

وقد شرعت الحكومة الإسرائيلية في اتخاذ الخطوات العملية لتصبح هذه القناة واقعاً ملموساً وحقيقياً، حيث وافقت تلك الحكومة في عام ١٩٧٤ على تشكيل لجنة تهتم بإعداد دراسة أولية عن فوائد هذا المشروع خاصة في توليد الطاقة في منطقة البحر الميت.

وتنفيذاً لقرار الحكومة الإسرائيلية تم تشكيل لجنة برئاسة يوفال نئمان لدراسة حوالي ٢٧ مشروعا تتناول الجوانب المختلفة لحفر قناة تربط البحر المتوسط والبحر الميت كمرحلة أولى.

أما المرحلة الثانية فهي شق قناة لربط البحر الميت بخليج العقبة وبالتالي تكتمل القناة وتربط البحرين المتوسط بالأحمر. وقد خلصت اللجنة إلى تقديم ثلاثة

مشروعات مع ترجيحها للمشروع الثالث (الجنوبي) الذي يجعل قناة البحرين المقترحة تمر بقطاع غزة.. وفيما يلي المعالم الرئيسية لهذه المشروعات:

## أولاً: المشروع الأول (الأوسط):

كان قد تم تقديم هذا المشروع سنة ١٩٧٤ على يد وزير التنمية الإسرائيلي، ويتضمن حفر قناة تمتد من أشكلون على ساحل البحر المتوسط إلى عين بشحا في القطاع الأوسط ومنه إلى البحر الميت عبر منطقة عراد. ويوضح هذا المشروع إمكانية الاستعاضة عن حفر قناة مفتوحة بإنشاء خط أنابيب تحت الأرض (نفق) بقطر من ٢ إلى ٣ متر. وتقوم فكرة المشروع على أساس سحب المياه من البحر المتوسط وتجميعها في بحيرة بالقرب من منطقة عراد مساحتها ٣٠كم٢ ثم إسقاطها في البحر الميت مستغلة في ذلك الإنخفاض الكبير لمستوى سطح البحر الميت عن البحر المتوسط في توليد الطاقة الكهربائية ، مع مراعاة أن يتم سحب المياه من البحر المتوسط أثناء الليل (عندما يكون العبء الملقى على عاتق محطات الكهرباء الرئيسية منخفضا) ورفع المياه من البحيرة إلى البحر الميت أثناء النهار لتوليد مزيد من الطاقة الكهربائية في أوقات الذروة.

## ثانياً: المشروع الثاني (الشمالي):

قدم هذا المشروع المهندس الإسرائيلي شلومو جور عندما كان رئيساً لهيئة التخطيط والتطوير الإسرائيلية في عام ١٩٧٧. ويرتكز هذا المشروع على أساس التعاون الإقليمي بين إسرائيل والأردن لحفر قناة تبدأ من خليج حيفا وتمتد عبر نهر كيشون إلى مرج بن عامر وغور بيسان ثم إلى البحر الميت بالقرب من كيبوتس «حماديا» وتكون أيضاً منفذاً للأردن على البحر المتوسط. (لإغراء الأردن).

ويتضمن هذا المشروع الخطوط الرئيسية التالية:

أ - حفر قناة مفتوحة بطول ٦٠ كم وعرض ٨٠م وعمق ١٠م تسمح بمرور السفن

التجارية، ويتم من خلالها دفع حوالي ٥ مليار م٣ من مياه البحر المتوسط إلى البحر الميت سنويا.

ب - إنشاء محطتين لتوليد الكهرباء بطاقة قدرها حوالي ٢٠٠٠ ميجاوات: الأولى بالقرب من كيبوتس حماديا عند مصب القناة في نهر الأردن، وهى المحطة الرئيسية لتوليد الكهرباء، أما المحطة الثانية فتقام بالقرب من جسر داميا، ويمكن منها تغذية الأردن ، بالإضافة إلى فائض المحطة الأولى.

جـ - إقامة سد بالقرب من جسر داميا لرفع منسوب مياه نهر الأردن بحيث تتكون ثلاث بحيرات وتمتد على مسافة ٥٨,٠٠٠ دونم (ثلث مساحة بحيرة طبرية) يمكن استغلالها في مجال السياحة وتطوير أعمال الصيد، وفي نفس الوقت يتحول الجزء الجنوبي للبحر الميت إلى بحيرة (بركة) تحتوي فقط على الأملاح الضرورية لمشروعات البحر الميت.

ومما يذكر أن هذا المشروع لم يلق تأييدا من جانب لجنة نئمان التي أوضحت بعض العيوب التي تشوب تنفيذه، والتي تتمثل في فقد جزء كبير من الأراضي الزراعية، وهذا شأن إقتصادي يهم الحكومة الإسرائيلية كثيرا، هذا بالإضافة إلى تعرض المياه الجوفية ومياه بحيرة طبرية للملوحة. وقد ألمح هذا المشروع إلى أن من سلبياته أنه من وجهة النظر الإسرائيلية أن المملكة الأردنية في حالة اشتراكها في المشروع سوف تستفيد كثيراً لأن معظم التجارة البحرية الأردنية إن لم تكن كلها تمر من خليج العقبة، وواضح أنه من المهم من وجهة النظر الإسرائيلية أن لا تستفيد دولة عربية من مشروعات إسرائيلية حتى ولو كان الأمر بالاشتراك مع إحدى الدول العربية.

ويضاف إلى ذلك أن هذا المشروع سيعرض بعض المناطق المقدسة للمسيحيين للغرق، فضلا عن تغطيتها لنحو ١٠٠كم٢ داخل الضفة الغربية بالمياه مما يؤدي إلى مشاكل دولية. وواضح أن هذا المشروع يتناقض مع المواثيق الدولية، باعتبار أن الضفة الغربية هي أرض خاضعة للإحتلال طبقاً لقراري مجلس الأمن رقمي ٢٤٢و ٣٣٨، وأنه لا يجوز تغيير التضاريس الطبيعية في الأراضي المحتلة، كما لا يجوز طبقا لقرارات مؤتمر جنيف لعام ١٩٤٩ تكريس الإحتلال وضم أراضي الغير بالقوة.

كما أنه غني عن البيان أن السد المقترح في مشروع شلومو جور (المشروع الشمالي) يزيد من تكاليف المشروع بغض النظر عن صعوبات إنشائه.

## ثالثاً: المشروع الثالث:

قدم هذا المشروع المهندس الإسرائيلي مائير بنس أحد أعضاء لجنة يوفال نئمان الفنية في بداية عام ١٩٧٨، ويقضى المشروع بحفر قناة تبدأ من تل القطيف (شمال شرق خان يونس بقطاع غزة) حيث يتم تركيب مضخات لضخ مياه البحر المتوسط (طاقتها ٥٠م٣ ثانية) إلى نفق بطول ٧كم وقطر ٥م لعبور قطاع غزة. ويمر مسار القناة بالقرب من مستعمرة كفار داروم بقطاع غزة حيث من المخطط أن تتدفق المياه شرقا في قناة مفتوحة عرضها ١٥م وطولها ٢٢كم تقريبا، وتعبر من شمال منطقة تسآليم ومنها تدخل المياه مرة أخرى في نفق تحت الأرض بطول ٨٠كم ثم تتجه جنوب بئر سبع إلى عين بوقيق بالقرب من البحر الميت حيث تخزن المياه في بحيرة كبرى قبل إسقاطها في البحر. وخطط المشروع لإقامة محطة قوى هيدروكهربائية شرق عين بوقيق على ساحل البحر الميت حيث يُستغل فارق الارتفاع (٤٠٠م) في تشغيل توربينات محطة القوى. وواضح أن إجمالي طول القناة في هذه المرحلة يصل إلى حوالي ١١٠كم ، ويمكن إلغاء فكرة النفق وتحويله الى قناة مفتوحة لاستغلالها في الملاحة .

ويوضح المشروع أنه في حالة تعذر تنفيذه في منطقة قطيف بقطاع غزة إلى إمكانية تفادي أراضي القطاع وتغيير مساره ليبدأ من منطقة زيكيم (شمال أشكلون) وفي هذه الحالة سيزداد طول القناة بمقدار ١٠كم وسترتفع التكاليف بنحو ٤٠ مليون دولار (تكاليف سنة ١٩٨٠).

## الأهداف الإسرائيلية الإقتصادية للمشروع

يشكل الجانب الإقتصادي عاملاً هاماً بالنسبة لإسرائيل، فبالرغم من أن تنفيذ هذا المشروع سيثقل كاهل الحكومة الإسرائيلية وذلك بالنظر إلى تكاليفه الباهظة ، فإن إسرائيل تسعى إلى تنفيذه في إطار خطة إستراتيجية تأمل في تحقيقها على المدى الطويل.

وتتمثل الجوانب الإقتصادية للمشروع الإسرائيلي لشق قناة البحرين في المرحلة الأولى لها بين البحر المتوسط والبحر الميت في تكاليف المشروع ومصادر التمويل. وطبقا لتقديرات الخبراء الإسرائيليين فإن تكاليف إنشاء المرحلة الأولى للقناة (بين البحر المتوسط والبحر الميت) بتكاليف سنة ١٩٨٠ قد تصل إلى ٨٠٠ مليون دولار، وبطبيعة الحال فإن تكاليف هذه المرحلة الأولى للمشروع قد تصل الآن إلى بضعة مليارات من الدولارات.

كما أنه تم التخطيط للمشروع بحيث يعتمد في تمويله على مصادر الدعم والمساعدات الخارجية. وفي هذا الإطار تجدر الإشارة إلى عدة اعتبارات منها اقتراح وزير الطاقة الإسرائيلي (سنة ١٩٨٠ ) بتشكيل شركة رأسمالها حكومي وخاص بشروط ميسرة يشترك فيها يهود إسرائيل ويهود العالم وبعض رجال الأعمال الأجانب، وذلك لتمويل المشروع.

كما تجدر الإشارة أيضا إلى أن أحد المحامين الكنديين ويدعى إرفين روزنبرج - وهو يرأس مجموعة من المستثمرين - أبدى استعداده لتمويل المشروع بشرط موافقة مصر والأردن عليه.

وقد خطط للمشروع بحيث يستغرق تنفيذ حفر القناة بين ثمانية وعشرة أعوام، ففي العام الأول تستكمل فيه العمليات التنظيمية والإجراءات الحسابية الإقتصادية للمشروع. أما الإعداد للدراسات النهائية للمشروع فتستغرق نحو عامين.. كما تستغرق فترة التنفيذ العملي للمشروع ما بين خمسة وسبعة أعوام.

وقد أبرزت اللجنة الفنية الإسرائيلية أن مشروع حفر القناة الجنوبية يتمتع بمزايا إقتصادية متعددة مقارنة بالمشروعات الأخرى المطروحة، وهو الأمر الذي أدى إلى ترجيحه من جانب الحكومة الإسرائيلية عند بحثها لمزايا وعيوب كل المشروعات المطروحة.

ولا شك أن المزايا الواضحة لمشروع القناة الجنوبية من وجهة النظر الإسرائيلية تتمثل في توفير مزيد من الطاقة الكهربائية تقدر بنحو ٦٠٠ ميجاوات، وكذلك توفير إمكانية تبريد محطات القوى الذرية أو التقليدية المقامة أو المزمع إنشائها في النقب بواسطة مياه البحيرات الملحقة بالقناة، الأمر الذي سيؤدى إلى توفير نحو ٧٥٠ مليون شيكل إسرائيلي مقابل نفقات التبريد. وكذلك استغلال مياه البحر المتوسط في تقليل ملوحة مياه البحر الميت، والتي تؤثر بالسلب على بعض المشروعات الإسرائيلية المنشأة عليه. هذا بالإضافة إلى استغلال البحيرات الملحقة بالقناة في الأغراض السياحية. ولاشك أن هذه العمليات سوف تطور قدرات الصيد البحري في إسرائيل، ومن ثم زيادة الثروة السمكية بما يعود بالإيجاب على الإقتصاد الإسرائيلي. ويضاف إلى ما سبق أن من المزايا الإقتصادية للمشروع عملية إقامة المنشآت اللازمة لعمليات وإنتاج الوقود من الطحالب البحرية. ولاشك أن من أهداف المشروع أيضا تحقيق إمكانية توفير المياه العذبة بعد تحليتها لري صحراء النقب مما يؤدي إلى زيادة مساحة الرقعة الزراعية في إسرائيل بصفة عامة. هذا بالإضافة الى استخدام الزيت البحري الموجود بكميات كبيرة في المنطقة الجبلية أعلى البحر الميت (مستقبلاً) في توليد الطاقة التي سوف تستغل كبديل عن البترول، وهو الأمر الذي يتطلب كميات ضخمة من المياه العذبة للتبريد يمكن توفيرها من القناة المقترحة.

وطبقاً لتكاليف سنة ١٩٨٠ فإن المشروع سيؤدي إلى وفر يقدر بـ ١٨٨٩ مليون دولار خلال خمسين عاماً أي خلال العمر الافتراضي لكل الأجهزة، ومن المعلوم أنه بعد التضخم العالمي في العقدين الأخيرين من القرن العشرين، فإن حجم التوفير الذي يمكن أن يحققه هذا المشروع لإسرائيل سيقفز الى عدة عشرات من المليارات من الدولار.

ويمكن أن يضاف إلى ما سبق بخصوص النتائج الإقتصادية للمشروع أنه من المتوقع زيادة الطاقة الإنتاجية لمشروعات التعدين الإسرائيلية، خاصة بعد تزايد الطلب العالمي عليها، وكذلك توفير عشرات الآلاف من فرص العمل للإسرائيليين.

وغني عن البيان أن المرحلة الأولى من مشروع القناة والتي تتمثل في ربط البحر المتوسط بالبحر الميت سوف تساهم في تطوير منطقة النقب، كما أنها ستساهم في تطور ميناء إيلات (أم الرشراش) عند تنفيذ المرحلة الثانية من المشروع أي ربط البحر الميت بالبحر الأحمر.

## الأهداف الإسرائيلية الإستراتيجية للمشروع

تنحصر الأهداف الإستراتيجية للمشروع الجنوبي في تعمير وتنمية منطقة النقب، والتي تعتبر مجالاً حيوياً بالنسبة للأمن الإسرائيلي في مواجهة القوى العربية المحيطة. كما أن تعمير النقب يحقق مبدأ الإنتشار للأهداف الحيوية الإسرائيلية وعدم تركيزها في المنطقة الشمالية والوسطى. كما أن تحقيق عائد كبير من ارتفاع مستوى منسوب البحر المتوسط عن البحر الأحمر سيؤدي إلى تنويع مصادر الطاقة منعاً لاستغلالها كوسيلة ضغط على إسرائيل.

كما أنه استراتيجياً، فإن تحقيق مشروع قناة البحرين سيؤدي إلى خلق واقع عملي في المنطقة يمكن معه تحقيق الأهداف الإسرائيلية على الصعيد السياسي، وعلى سبيل المثال الضغط على المملكة الأردنية حتى توافق على عقد إتفاقية بشأن المشروعات المائية للجانبين.

والواقع أن هذه المشروعات الكبرى ستؤدي بطبيعة الحال إلى تشجيع وتنشيط الهجرة إلى إسرائيل، والحد من الهجرة الإسرائيلية المعاكسة، أي هجرة الإسرائيلي من إسرائيل إلى الدول الأخرى، بعد أن ضاقوا ذرعاً بالمصادمات الإسرائيلية العربية والتكدس السكاني.

ولابد هنا من توضيح أن إسرائيل قد قامت كدولة لاحتواء كل يهود العالم، فأي يهودي يستطيع فور نزوله إلى إسرائيل أن يحصل على الجنسية الإسرائيلية، بينما حرم ذلك الحق للفلسطينيين الذين عاشوا في فلسطين ثم غادروها لأمر أو لآخر وأرادوا العودة إلى بلادهم.

ويوضح الكاتب اليهودي وليم زوكرومان في مقالة له في جريدة جويش نيوز Jewish News التي تصدر في نيويورك في عددها الصادر في٢٧ أبريل سنة ١٩٥٤ الهدف من الهجرة اليهودية، فقد قال «إن اليهود أينما وجدوا في العالم ، أينما سكنوا جغرافياً، وكيفما تأثروا ثقافياً، ومهما انتموا سياسياً، وإلى أي دولة يدينون لها بالولاء، هم شعب واحد يختلف عن بقية الشعوب، ولا يمكن أن يفقدوا ميزتهم العنصرية

الجامعة. إن اليهود مهما أقاموا في المواطن الأخرى، واستقروا في بلاد العالم، هم أولاً وأخيراً غرباء ضيوف مؤقتون أينما كانوا، فهم غائبون عن بلادهم التاريخية، وعليهم أن يجمعوا شملهم من كل أنحاء المعمورة، وأن يعودوا إلى وطنهم الأصلي، ورسالة الصهيونية هي خلاص اليهود من منفاهم، ووضع حد لتشردهم الأبدي، وتبعا لذلك، على إسرائيل أن لا تكون موطناً للمليون ونصف الذين استوطنوها بعد الحربين العالميتين الأولى والثانية ، بل هي موطن لكل اليهود في جميع أنحاء العالم». (٣٥)

ويتضح من النص السابق أن من أهداف الدولة العبرية جمع يهود العالم ودفعهم للهجرة إلى إسرائيل، ومن المهم أن نقول إن حمى الهجرة اليهودية التي استعرت بين الحربين العالميتين ، والتي ازدادت بعد قيام الدولة في١٥ مايو ١٩٤٨، نقول إن هذه الهجرة اليهودية قد زادت في العقد الأخير من القرن العشرين نتيجة لانهيار الإتحاد السوفيتي، وهجرة نحو مليون يهودي من الجمهوريات السوفيتية السابقة إلى إسرائيل، كما أنه من الخطط الإسرائيلية الحالية العمل على تهجير نحو نصف مليون يهودي من هذه الجمهوريات السوفيتية السابقة إلى إسرائيل في العقد الأول من القرن الحادي والعشرين.

ولابد في هذا الإطار من أن نعود إلى بعض وثائق الحركة الصهيونية لنوضح مفهوم الهجرة اليهودية. فنجد أن مؤسس الحركة الصهيونية تيودور هرتزل يجيب على سؤال للملحق العسكري الألماني في فيينا عندما سأله عن حدود الدولة اليهودية، فأجاب هرتزل أنه كلما كان عدد المهاجرين أكبر أردنا بقعة أكبر. (٣٦) وفي أعقاب الإنسحاب الإسرائيلي من سيناء سنة ١٩٥٧ بعد فشل العدوان الثلاثي على مصر، بكى بن جوريون وقال لقد أخرجونا من أرض نبينا موسى. وكذلك وفي أعقاب هزيمة يونيو ١٩٦٧ صرح موشى ديان وزير الدفاع الإسرائيلي حينذاك بأن الحدود الإسرائيلية هي التي يقف عندها جندي إسرائيلي.

وواضح مما تقدم أن هذا الوطن اليهودي هو وطن بلا حدود، وأن هذه الحدود سوف تتسع طبقا لعدد المهاجرين، أي أن هناك تناسباً طردياً بين مساحة هذا الوطن وبين عدد المهاجرين إليه من اليهود.

أما هدف الصهيونية فيوضحه أحد الكتاب اليهود وهو برنفلد في كتابه الصهيونية (١٩٢٠) إذ يقول «إنها الحركة التي ترمي إلى إعادة جميع اليهود الذين يريدون الهجرة، أو لا يقدرون على الإقامة في البلاد التي يقطنونها إلى فلسطين لينشئوا دولة يهودية فيها، على أن تمتد هذه الدولة من النيل إلى الفرات». [٣٧]

والنص السابق لا يحتاج إلى تعليق، فإذا كانت قناة السويس قد أغلقت في وجه الملاحة الدولية لعدة سنوات نتيجة للحروب المصرية الإسرائيلية، وإذا كانت أرض الميعاد المزعومة تمتد من النيل إلى الفرات - كان هذا الشعار يتردد بقوة بعد سيطرة اليمين والمتطرفون والمهاجرون اليهود الجدد على توجهات إسرائيل والتهديدات الموجهة لمصر وغيرها- فإن قناة السويس معرضة للإغلاق في أي وقت نتيجة للمواجهات العسكرية المصرية الإسرائيلية، والتي يمكن أن تحدث في أي وقت.. ومن هنا تأتي أهمية مشروع قناة البحرين الإسرائيلية في مرحلتيها لربط البحرين المتوسط بالأحمر أو بالأحرى ربط الشرق بالغرب.

وفي هذا الإطار نكون قد أوضحنا أبعاد مشروع قناة البحرين الإسرائيلية بالنسبة لمسألة الهجرة اليهودية.

وهذا المشروع في مرحلته الأولى (من البحر المتوسط إلى البحر الميت) يحقق فرص عمل بمئات الألوف في منطقة النقب القليلة السكان نظراً لطبيعتها التضاريسية غير الملائمة مما يؤدي إلى استيعاب مئات الألوف من المهاجرين اليهود الجدد إلى إسرائيل.

واستراتيجياً أيضاً فإن إسرائيل تعتبر أن إقامة قناة البحرين ستخلق واقعاً جديداً لا يمكن تغييره، كما أنها تعتبر أن إقامة هذه القناة أحد الدوافع الأمنية التي توليها اهتماماً كبيراً، حيث أن القناة ستشكل عائقاً مائياً ضخماً يحول دون الهجوم على إسرائيل من جهة حدودها الجنوبية، كما أنها ستستفيد من هذا العامل في إقامة المزيد من المفاعلات والمحطات النووية في صحراء النقب.

ولا ننسى في هذا الإطار أنه استراتيجيا أيضا فإن هذا المشروع يحقق حلما إسرائيلياً من خلال الإستمرار في سياستها الرامية لإيجاد طريق بحري جديد منافس

لقناة السويس عند تحقيق المرحلة الثانية من المشروع أي ربط البحر الميت بالبحر الأحمر على المدى القريب .

وهكذا تعددت العوامل التي أدت إلى إتخاذ إسرائيل القرار بإعادة إحياء هذا المشروع منها ما هو مرتبط بالجوانب السياسية والإقتصادية، ومنها الحرص على مواجهة المشروعات الأردنية التي تمثل خطراً وتؤثر بالسلب على موارد إسرائيل المائية.

وتعد الإعتبارات السياسية من أبرز العوامل التي أدت إلى إحياء فكرة هذا المشروع، وذلك بالنظر إلى ارتباطها بمستقبل العلاقات الإسرائيلية مع الدول العربية من جانب، والظروف الخاصة بالمواجهات الإسرائيلية مع السلطة الفلسطينية من جانب آخر، حيث يمكن لإسرائيل إقحام مشروع القناة كوسيلة ضغط في المفاوضات الإسرائيلية الفلسطينية المتعثرة بخصوص الحل النهائي، لأن إعلان موافقة إسرائيل على المشروع الجنوبي يعني أن القناة المقترحة سوف تمر بقطاع غزة، وهكذا تتعرض السلطة الفلسطينية للضغط الإسرائيلي الذي يتبنى وجهة نظر خاصة ومرفوضة بالنسبة للحكم الذاتي في أراضي السلطة الفلسطينية، ومن ثم محاولة إسرائيل لترسيخ سياسة الأمر الواقع بفرض حقائق جديدة في قطاع غزة.

كما أن الضغط الإسرائيلي يستمر أيضا بالنسبة لمشروع القناة على المملكة الأردنية لدفعها للتوصل إلى اتفاق مع إسرائيل بشأن حل مشكلة المياه في المنطقة.

أما العوامل الإقتصادية التي دفعت إسرائيل لإحياء مشروع القناه فتتلخص في افتقار إسرائيل لمصادر الطاقة الذاتية (تستورد إسرائيل حوالي ٩٩٪ من احتياجاتها السنوية) وكذلك التغلب على مشكلة انحسار المياه في البحر الميت، والتي تزيد من تراكم الأملاح والمركبات المعدنية، والتي تؤثر بالسلب على المشروعات الإسرائيلية في البحر الميت، هذا بالإضافة إلى مشكلة تبريد محطات الوقود الذرية، وتحويل مساحات كبيرة في النقب إلى أراض زراعية، والعمل على إيواء المهاجرين اليهود الجدد إلى إسرائيل في هذه المنطقة.[٤]

## الصعوبات والمشكلات التي تواجه تنفيذ المشروع

يواجه تنفيذ مشروع قناة البحرين الإسرائيلية بعض الصعوبات والمشكلات التي تؤثر بالسلب على إمكانية تنفيذه بالرغم من الدراسات العديدة التي قام بها الخبراء الفنيون ومؤسسات الأبحاث المختلفة على مدى عدة سنوات.

ويمكن إبراز أهم الصعوبات في اعتراض بعض الأحزاب السياسية، وعدد من الخبراء الذين اشتركوا في تلك الدراسات على المشروع، بالنظر لتجاهل تقرير نئمان ماتشير إليه عدة دراسات لم تستكمل بعد إلى احتمال عدم جدوى المشروع اقتصادياً، هذا بالإضافة إلى افتقار إسرائيل إلى حجم العمالة الكبير الذي يحتاجه تنفيذ المشروع، وكذلك صعوبة التضاريس في مناطق العمل المقترحة للمشروع، ومخاطر ومشكلات العمل المتعلقة بحفر الأنفاق.

ويضاف إلى ما سبق أن تكاليف المشروع قد تصل إلى عدة مليارات من الدولارات، ويحتاج الأمر إلى طلب قروض ومعونات من الخارج ، وعلى الأخص من الولايات المتحدة الأمريكية .

أما الصعوبات السياسية التي تواجه المشروع فتتمثل في أن حفر قناة البحرين عبر قطاع غزة الخاضع في مجمله للسلطة الفلسطينية يمكن أن تعرض عملية التمويل الخارجي للخطر، ويمكن أن نتذكر في هذا الصدد تصريح إرفين روزنبرج رئيس مجموعة المستثمرين الكنديين الذي أبدى استعداده لتمويل المشروع بشرط موافقة كل من مصر والأردن عليه، ويضاف إلى ذلك ضرورة موافقة السلطة الفلسطينية باعتبارها المسئولة والمسيطرة على قطاع غزة، وباعتبار أن قطاع غزة مع أراضي الضفة الغربية يمثلان قسمي الدولة الفلسطينية مستقبلاً.

### أهم آراء المسئولين الإسرائيليين مؤخراً:

لقد أقرت حكومة الليكود سنة ١٩٨٠ بعد دراسات مكثفة مشروع القناة (المشروع الجنوبي) لربط البحرين المتوسط بالميت، وحددت له أهدافاً تتلخص في إنتاج ٦٠٠

ميجاوات من الطاقة الكهربائية، وهي أكثر مما تحتاجه وتستهلكه إسرائيل إضافة إلى توفير ٦٠٠ مليون دولار من مصادر إنتاج الطاقة الكهربائية، وتسهيل إقامة محطة ذرية وتشجيع السياحة، وإعادة توزيع الكثافة السكانية واستقطاب مهاجرين جدد، والأهم من ذلك كله إقامة مانع صناعي يشكل خط دفاع حصين عن مناطق الكثافة السكانية الإسرائيلية يصعب اجتيازه في حالة نشوب حرب.

وطبقاً لما ذكره شيمون بيريز في كتابه شرق أوسط جديد، فإن المشروع لم ير النور لأنه لم يكن مجدياً من الناحية الإقتصادية... منوهاً إلى أن ذلك لن يتضح إلا بعد استثمار مبالغ كبيرة من المال، إضافة إلى المعارضة الأردنية للمشروع، لأنه يشكل محاولة إسرائيلية لتغيير طبوغرافية البحر الميت من طرف واحد.

أما أرئيل شارون رئيس وزراء إسرائيل فله رأي آخر عن سبب تلكؤ المشروع، ففي صفحة ٧٢٠ من مذكراته التي نشرتها مكتبة نيسان في بيروت بالترجمة العربية لها عام ١٩٩٢ يقول «إنه في سنة ١٩٨١ شرعنا في عمل من هذا القبيل، وهو مشروع قناة البحرين، فجمعنا له مليون دولار لتحقيق هذه الغاية، ثم بدأنا التنفيذ، وكان من شأن هذه القناة أن تفتح أبواب النقب أمام السياحة والصناعة، إلا أنه من سوء الطالع أن حكومة جديدة تبوأت سدة الحكم سنة ١٩٨٤، فبقي هذا المشروع حبراً على ورق. لكن هذه المشروعات لا تزال ممكنة، ولابد من إنجازها دون أن يرتكز هذا الإنجاز إلى قاعدة حزبية. ولابد من بذل جهود طائلة في سبيل تحقيقها. ولابد من التحلي بالقدرة على التجرد من مشكلات الحياة اليومية وأزماتها. ولابد من تحديد ما نسعى إليه تحديداً دقيقاً ومن وضع الخطط وتنفيذها.. وعلى أحدهم أن يأخذ هذه المهمة على عاتقه.. ربما وزير الشئون الخارجية، نعهد بهذه المهمة إليه كأولوية قومية جديرة بذلك». [٣٨] والآن فشارون هو رئيس الوزراء، وبيريز الذي سبق له أن تبنى مشروع القناة هو وزير خارجية شارون .

ومهما يكن سبب توقف المشروع، فإن الفكرة لم تمت في ذهن قادة إسرائيل، حيث ظلت مسألة تعمير النقب واستيطانه بكثافة بشرية كبيرة مسألة ثابتة في الذهن الإستراتيجي الإسرائيلي في انتظار الفرصة السانحة . وقد جاءت هذه الفرصة بعد

انعقاد مؤتمر مدريد سنة ١٩٩١، والاتفاقات التي تم التوصل إليها فيما بعد بين بعض الأطراف العربية وإسرائيل، حيث راودت شيمون بيريز (وزير الخارجية الإسرائيلي الحالي والرئيس الأسبق للحكومة الإسرائيلية) فكرة إقامة قناة جديدة تربط البحر الأحمر والبحر الميت تكون أطول من المشروع السابق من ناحية وتضع حداً للمعارضة الأردنية لها من ناحية ثانية، وتحقق الأهداف الإسرائيلية المتوخاة منها من ناحية ثالثة، حيث يقول في كتابه شرق أوسط جديد «... قناة البحر الأحمر - البحر الميت مشروع كبير سوف يفيد من بركات السلام.. ميناء مشترك .. ميناء سلام سوف يقام عند الحد الجنوبي للدولة، كما أن معارضة الأردن لم تعد واردة، فقد فكر الأردن بقناة بين البحر الميت والأحمر كرد على قناة البحرين الأولى، والآن يمكن تطبيق فكرة القناة الثانية بشكل مشترك». [٣٩]

ويمكن القول اليوم بأن انضمام شيمون بيريز إلى الحكومة الإسرائيلية برئاسة أرئيل شارون على أساس برنامج سياسي يستند إلى رفض الإنسحاب من معظم الأراضي الفلسطينية التي اُحتلت عام ١٩٦٧، والتمسك بالقدس عاصمة أبدية لإسرائيل، وكذلك التمسك بالمستوطنات أو بالأصح المستعمرات الإسرائيلية في الأراضي الفلسطينية، والعمل على توسيع هذه المستوطنات، وبقاء القوات الإسرائيلية على طول الحدود مع المملكة الأردنية، كل ذلك أعطى قوة دفع معنوية هائلة لمشروع قناة البحرين، والذي كانت زيارة الوزيرين شيمون بيريز وتسيبي لفني في١٤ مارس ٢٠٠١ الى نيويورك ، والتقائهما مع رجال أعمال أمريكيين ، وكذلك مع ممثلين لليهود الأمريكيين خطوة هامة لتجسيده من خلال البحث عن تمويل له. وطرح هذا المشروع في هذا الوقت بالذات هو عبارة عن رسالة للفلسطينيين مفادها أن موضوع تبادل الأراضي الواقعة في صحراء النقب مقابل بقاء بعض المستوطنات اليهودية في الضفة الغربية قد انتهى إلى غير رجعة ، وأن البحر الميت هو بحيرة إسرائيلية أردنية لا علاقة للسلطة الفلسطينية بها أيضاً. ويرمي الإسرائيليون بذلك إلى إنهاء أي أمل للسلطة الفلسطينية في استعادة الأراضي الفلسطينية التي تم إحتلالها سنة ١٩٦٧ من خلال المفاوضات. هذا بالإضافة إلى الفوائد الإقتصادية الجمة التي ستحصل عليها إسرائيل من تنفيذ مشروع قناة البحرين، والحماية الإستراتيجية التي سيحققها لها

بتكثيف الإستيطان في النقب، وعلى طول الحدود مع الأردن من ناحية الجنوب، هذا بالإضافة إلى استكمال الطوق المائي للأراضي الفلسطينية، لتصبح معزولة وسط بحر من المياه الطبيعية والصناعية. (٤٠)

# المعوقات الفنية للمشروع

نعود الى تفاصيل أكثر عن قناة البحرين (الميت والأحمر) من واقع (أطلس إسرائيل الجديد) [٤١] في إطار استكمال مراحل التفكير في قناة البحرين يأتي الشق الثاني من هذه الفكرة والخاص بتوصيل البحر الميت بالبحر الأحمر ، واستكمال الحلم الهرتزلي نحو ربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر وهي المسافة الأشق والأصعب في المشروع. فإذا كانت القناة المقترحة (الجنوبية) التي تربط البحر المتوسط بالبحر الميت طولها حوالي ١١٠ كم فإن طول القناة المقترحة التي تربط البحر الميت بالبحر الأحمر يبلغ طولها أكثر من ١٦٠كم ، ولكن الحديث لم يتطرق الى هذه المرحلة من المشروع إلا أخيراً حيث أن المرحلة الأولى نفسها تكتنفها العديد من المعوقات .

فقضية التمويل تمثل عائقاً هاماً حيث أن المبلغ الذي كان مقدراً للمشروع الأولي يبلغ ٨٠٠ مليون دولار بأسعار عام ١٩٨٠ ، وقد تضاعفت التكاليف الآن كما قلنا من قبل وبالتالي فإن هذه التكلفة ترتبط بالجدوى الإقتصادية للمشروع والتي أثبتت الدراسات الشك في تحقيقها تغطية المشروع وتحقيق أي ربحية منتظرة.

وتعتمد مقترحات توصيل البحر الميت بالبحر الأحمر نظرياً على شق قناة طويلة موازية للحدود الأردنية الإسرائيلية تمتد من سدوم - جنوب البحر الميت بمحاذاة الطريق البري الدولي الى غرب إيلات - على خليج العقبة «تسميه إسرائيل خليج سليمان أو خليج إيلات وهي مسافة تمتد كما أسلفنا ما يزيد على ١٦٠ كم»، كما أن القناة الوسيطة المطلوب توصيلها ما بين البحرين لا بد أن تكون ذات أعماق تسمح بالاستخدام من قبل السفن والحاويات المتوسطة وذات الغاطسات غير العميقة مما يفرغ المشروع من جدواه الإقتصادية ، ويجزم بعدم قدرته عن منافسة قناة السويس التي تستقبل آلاف السفن ذات غاطسات عميقة وحمولات تصل الى أكثر من ربع مليون طن ٠ هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى ونظراً للإنخفاض الكبير الذي عليه البحر الميت والذي يصل الى ٤٠٠ م فإن الإتصال المنتظر مع القناة الوسيطة عند سدوم

يحتاج الى نظام هندسي مائي معقد يعتمد على الأهوسه التي تسمح بانتقال السفن من منسوب مائي مرتفع الى منسوب مائي آخر منخفض ، وهذا الأمر من المنتظر أن يضاعف الكلفة الإجمالية للمشروع ، ثم أن العودة تحتاج الى إحداث نظام عكسي يسمح بانتقال هذه السفن من المنسوب المنخفض ـ البحر الميت ـ الى المنسوب المرتفع للقناة التوصيلية ما بين البحرين الميت والمتوسط.

هذا على افتراض أن المشروع الكلي الذي يربط البحر المتوسط بالميت ثم الأحمر بمشروع في كامله مكشوف ولا ينتظر أن يكون هناك بعض من أجزائه المغطاة تمر المياه فيها من خلال أنابيب ممتدة في أماكن معينة ، فتكون الملاحة خلال المشروع متصلة ولكنها لن تكون بالسهولة التي عليها قناة السويس إطلاقاً ، وقد اعترضت فكرة المشروع ككل حتى الآن العديد من المعوقات التي تؤثر على تنفيذه وهي كثيرة ، وإذا كانت هذه المعوقات قد أبرزتها موافقة إحدى مجموعات التمويل الكندية والمملوكة لرأسماليين يهود على تمويل المشروع مشترطة موافقة الحكومتين المصرية والأردنية وهذا الأمر يخص المقترح الشمالي من المشروع والذي يصل ما بين البحر الميت والبحر المتوسط ، فما بالك بالجزء الأصعب من الفكرة ، وهي الخاصة بهذا الجزء الممتد من البحر الميت الى البحر الأحمر !

وهناك العديد من المعوقات التي تعترض فكرة المشروع وخاصة في شقها الخاص بربط البحر الميت بالأحمر وتتلخص هذه المعوقات في الآتي :

**أولاً: إعتراضات طبوغرافية:** فكما هو معلوم من طبوغرافية فلسطين أن الأرض تتجه الى الإرتفاع كلما اتجهنا شمالاً ، وأن المنطقة المقترحة لحفر القناة فيها هي منطقة من الأرض الجافة ذات التربة القاحلة الجرداء تغطيها طبقة من حجر الصوان الأسود ، الذي يستخدم في الرص وتحديد الطرقات ، يسمى حمادا- HAMMADA- وتمتد من منطقة إيلات حتى شمال سدوم على البحر الميت ، وبالتالي فإن الحفر في هذه المنطقة يمثل صعوبة كبيرة وتخوفاً من حدوث انهيارات إذا تم إستخدام وسائل تفجير غير تقليدية أو أي قناة مائية أخرى ، كما أن تقليل ملوحة البحر الميت الناتجة عن شق هذه القناة سيؤدي الى خلخلة التربة لعدة

كيلومترات حولها بسبب ذوبان أملاحها نتيجة لجريان المياه الجوفية فيها وبين البحر الميت والقناة الجديدة.

**ثانياً: الأثريون واعتراضاتهم:** وإذا كنا قد تحدثنا عن الآثار البيئية الخاصة بالمشروع ارتباطاً بطبوغرافية المكان فإن هناك أثراً آخر يعترض عليه الأثريون الإسرائيليون ، مثل غيرهم والخاص بتدمير العديد من الأماكن التي يعتبرونها هامة وخاصة في ضوء الإكتشافات التي تمت في منطقة البحر الميت والمعروفة (بلفائف البحر الميت) والتي أُكتشفت فيها آثار تعود الى فترات الحكم الروحاني لفلسطين قبل ميلاد السيد المسيح ، وخاصة في منطقة (سدوم وعمورية) والتي من المنتظر أن يحدث عندها الإتصال بالبحر الميت .

**ثالثاً: الإعتراضات الجيولوجية:** والخاصة بمنطقة الصدع الكبير الممتدة من البحر الميت وحتى البحر الأحمر وتلف المنطقة وبالتالي فإن عمليات الحفر التي من المنتظر أن تتم يُخشى من تأثيرها البيئي الإقليمي والعالمي. ولذا فإن العديد من الدراسات الإسرائيلية تحذر من الآثار المترتبة على إتمام هذا المشروع والذي لن يؤثر فقط على إسرائيل ولكن الدول المجاورة سوف تتأثر به وخاصة مصر والأردن وشمال الجزيرة العربية ، وهذا يؤدي بنا الى الإعتراض الرابع والمتمثل في الموقف الإقليمي .

**رابعاً: الموقف الإقليمي:** من المعلوم أن الإتصال الإقليمي بين دول المنطقة واضح وأن المخاطر التي تحيط بالمنطقة سوف تتأثر بها دولها كلها · وكما أسلفنا فإن منطقة الصدوعات تعلمها إسرائيل جيداً وأن النشاط البركاني تأثرت به دول المنطقة في العقد الأخير من القرن الماضي بشكل يثير القلق وباتت التساؤلات التي لا تجد إجابة تحسم، هي هل المنطقة دخلت في النظام الزلزالي ، وأن أي نشاط يتعلق بالطبيعة التكوينية للتربة في هذه المنطقة الحساسة من المنتظر أن يحدث آثاراً لا يعلم أحد مداها.

هذا علاوة على أن الحق القانوني يكفل لمصر بالذات المطالبة بمنطقة (أم الرشراش) التي أقامت عليها إسرائيل ميناء (إيلات) والتي تنازل عنها (جلوب باشا) قائد الجيش الأردني حتى دون إذن من الملك عبد الله ، الى اليهود إبان الحرب العربية الإسرائيلية في الأربعينيات.

وفي النهاية فإن المحصلة النهائية لهذه الدراسة توضح أن الموقف النهائي لها يرتبط بالجدوى الإقتصادية للمشروع والتي أثبتت كافة الأبحاث المتعلقة بها وخاصة في شقها المتعلق بالقناة التوصيلية من البحر الميت الى البحر الأحمر عدم جدواها.

# ردود الأفعال العربية والعالمية للمشروع

تضمنت ردود الأفعال استنكاراً عربياً عاماً لمشروع قناة البحرين الإسرائيلي، فقد احتجت المملكة الأردنية على نوايا إسرائيل في إنشاء هذه القناة على أساس أن المشروع يتنافى مع قواعد القانون الدولي، باعتبار أن البحر الميت يشكل بحيرة مشتركة بين المملكة وإسرائيل والسلطة الفلسطينية، هذا بالإضافة إلى الأضرار التي سوف تلحق بالمنشآت الأردنية لاستخراج الفوسفات والبوتاس من البحر الميت. فقد صرح وزير التجارة والصناعة الأردني في٢٦ أغسطس سنة ١٩٨٠ بأن مشروع قناة البحرين الإسرائيلي سيؤثر بالسلب على الإقتصاد الأردني، هذا بالإضافة الى تعارض هذا المشروع مع القانون الدولي.

والواقع فإن معاهدة السلام الأردنية الإسرائيلية الأخيرة قد فرضت واقعاً جديداً في المنطقة، وبناءً على الإحتجاج الأردني فلن تضع المملكة الأردنية أيديها في أيدي إسرائيل من أجل دعم الإقتصاد والإستراتيجية الإسرائيلية على حساب المصالح العربية العليا ، لأن الدولة العبرية تضمر الشر كل الشر للعرب، وبالتالي فهذه المشروعات المشبوهة ليس الغرض منها فقط دعم الإقتصاد والإستراتيجية الإسرائيلية ، ولكن أيضاً ضرب الإقتصاديات والإستراتيجيات العربية في الأساس.

هذا إلى أن تنفيذ مشروع القناة الإسرائيلية في أراضي قطاع غزة إنما يتعارض أساساً مع المواثيق الدولية، لأن أراضي القطاع خاضعة أساساً للسلطة الفلسطينية، باعتبار أن قطاع غزة مع الضفة يشكلان الدولة الفلسطينية المرتقبة بعد التوصل إلى مفاوضات الحل النهائي للمسار الفلسطيني الإسرائيلي، وبالتالي فإنه لابد من موافقة السلطة الفلسطينية على إقامة مثل هذا المشروع. ولا يمكن أن نتصور مطلقاً إمكانية موافقة السلطة الفلسطينية على مثل هذه المشروعات في ضوء السياسات الإسرائيلية المتعصبة والرافضة لتنفيذ القرارات والمرجعيات الدولية بدءاً من قراري مجلس الأمن رقمي ٢٤٢ و ٣٣٨، ثم قرارات مؤتمر مدريد ١٩٩١ وأوسلو ١٩٩٣ وواي ريفر وكامب ديفيد٢ وشرم الشيخ ١، ٢، ٣، والاعتراف بمبدأ الأرض مقابل السلام. وبالتالي

فإن على إسرائيل أن تبرز حسن النية وتنفذ القرارات الدولية ذات الصلة، وعدم وضع العثرات أمام مفاوضات الحل النهائي في المسار الفلسطيني الإسرائيلي حتى تقوم الدولة الفلسطينية، قبل محاولة نيل موافقة السلطة الفلسطينية على مثل هذه المشروعات.

كما أدانت مصر والجامعة العربية القرار الإسرائيلي الخاص بشق قناة البحرين عبر قطاع غزة، لأن ذلك يعد انتهاكاً للقانون الدولي من جانب، وعملاً يؤدي إلى عواقب وخيمة أمام الجهود السلمية المبذولة من أجل التسوية الشاملة في المنطقة. والواقع فإن مصر لها دوافعها الخاصة بالنسبة للمشروع الإسرائيلي، حيث أن شق هذه القناة الإسرائيلية سيعود بالسلب على قناة السويس باعتبار أن إيرادات قناة السويس تمثل مورداً حيوياً هاماً للخزانة المصرية، وأن تنفيذ المشروع الإسرائيلي سيجعل قناة السويس تدخل في منافسة مع القناة الإسرائيلية، وفي وقت تعاون وتساند فيه القوى العالمية وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية السياسات الإسرائيلية، بل إن القوة المنفردة العظمى والوحيدة في العالم حالياً (أي الولايات المتحدة الأمريكية) تقف إلى جانب إسرائيل دائماً سواء كانت الأخيرة على خطأ أو صواب، وبصورة مثيرة للدهشة. ويكفي أن نتذكر أن الولايات المتحدة الأمريكية اتخذت أكثر من ثلاثين قرار فيتو في مجلس الأمن في الربع قرن الأخير لإيقاف أي قرار بالإدانة لإسرائيل أمام أعمالها المنافية للإنسانية كالإعتقال والإستيطان، والتوسع في الأراضي الفلسطينية والعربية، وحرب الإبادة المنظمة ضد أبناء الشعب الفلسطيني الأعزل في الأراضي الفلسطينية المحتلة.

وهكذا ليس بعيداً - في حالة الإصرار على تنفيذ مشروع القناة الإسرائيلية - أن تميل الولايات المتحدة الأمريكية والقوى التي تسير في فلكها إلى جانب إستخدام القناة الإسرائيلية بعد إتمام مرحلتها الثانية، أي التوصل إلى ربط البحرين المتوسط بالأحمر عبر البحر الميت. وذلك إمعاناً في الميل كل الميل إلى الجانب الإسرائيلي، مما يعود بالسلب على المصالح المصرية والعربية .

وقد صرح المتحدث الرسمي بإسم الخارجية الأمريكية مؤخراً بأن الولايات المتحدة لا علاقة لها بمشروع حفر قناة البحرين الإسرائيلية، وأوضح أن الولايات المتحدة تدرس هذا المشروع مع الأطراف المعنية بالمنطقة. وإن كان معلوماً أن الدعم الأمريكي الرسمي، وكذلك دعم يهود الولايات المتحدة أو ما يسمى باللوبي اليهودي، وكذلك دعم يهود العالم يمكن أن يوفر التمويل اللازم لتنفيذ هذا المشروع، مما يعطي إسرائيل- في حالة تنفيذه - ثقلاً استراتيجياً واقتصادياً كبيراً في المنطقة وعلى حساب الوطن العربي الكبير.

## الخاتمة:

إنه من المطلوب وبشدة أن تقف الدول العربية وقفة مشتركة ضد مشروع قناة البحرين الإسرائيلية، وعلى الجامعة الأم أي الجامعة العربية أن تولي إهتماماتها للتصدي ودحض هذا المشروع المتعارض تماماً مع القانون الدولي حفاظا على المصالح العربية العليا.

إن الجامعة العربية في ثوبها الجديد يمكن أن تكون عامل ضغط لإيقاف هذه المخططات الإسرائيلية الرامية إلى توطين مئات الألوف من المهاجرين اليهود الجدد في الأراضي المحتلة، وكذلك تطوير الإقتصاد والإستراتيجية الإسرائيلية على حساب الإقتصاديات والإستراتيجيات العربية.

ويمكن أن ترفع الجامعة العربية للتحكيم الدولي قضية أم الرشراش (إيلات) أي النهاية الجنوبية لقناة البحرين الإسرائيلية لربط البحرين المتوسط بالأحمر، لأن أم الرشراش أرض عربية تقع على رأس خليج العقبة، وقد إحتلتها إسرائيل في١١ مارس ١٩٤٩، وذلك يتعارض مع قرارات مجلس الأمن: القرار رقم ٥٤ في١٥ يوليو ١٩٤٨ والقرار رقم ٥٦ الصادر في أغسطس ١٩٤٨ والقرار رقم ٦١ الصادر في٤ نوفمبر ١٩٤٨، هذا بالإضافة إلى أن قرار مجلس الأمن الصادر في٢٩ ديسمبر ١٩٤٨ قد أكد ما جاء في القرار رقم ٦١، ونص على ضرورة إنسحاب القوات الإسرائيلية إلى خلف المواقع التي إحتلتها في النقب، وأن تعود إلى خلف المراكز التي كانت تحتلها في١٤ أغسطس ١٩٤٨ .

إن وقفة الجامعة العربية أمام مشكلة مشروع قناة البحرين الإسرائيلية تعد وقفة مصيرية لإفشال تنفيذ هذا المشروع، بعد أن دق كل من رئيس الوزراء الإسرائيلي أرئيل شارون، ووزير خارجيته شيمون بيريز ووزيرة التعاون الإقليمي الإسرائيلية ناقوس الخطر مؤخراً خلال زيارتهم إلى الولايات المتحدة الأمريكية في بداية عام ٢٠٠١ والتقائهم بوفود من رجال الأعمال الأمريكيين في محاولة للحصول على تمويل مشروع شق القناة التي أُصطلح على تسميتها بقناة البحرين.

والواقع فإن الدول العربية في مجموعها إنتهجت إستراتيجية السلام، كإستراتيجية عامة في هذه المرحلة من العلاقات العربية الإسرائيلية، ونعترف بأن الدول العربية قدمت الكثير من التنازلات للحفاظ على هذه الإستراتيجية، ولكن الدولة العبرية الإستعمارية المعاصرة ركبت رأسها، وتمادت في غيها، وامتنعت عن تنفيذ القرارات الدولية وتنفيذ مبدأ الأرض مقابل السلام. بل إن هذه الدولة الإستعمارية لا تزال تتمسك بأراضي هضبة الجولان السورية ، وبعض المناطق في الجنوب اللبناني، هذا بالإضافة إلى الأراضي الفلسطينية المحتلة في الضفة والقطاع. وبالتالي ليس مقبولا أن يقف العالم العربي مكتوف الأيدي أمام قيام هذه الدولة المعتدية بتنفيذ مشروعات ضخمة تعود بالإيجاب على الإقتصاديات والإستراتيجيات الإسرائيلية وبالسلب على الإقتصاديات والإستراتيجيات العربية.

لقد عمدنا في هذه الدراسة إلى إماطة اللثام عن مشروع قناة البحرين الإسرائيلية، لنهب الثروات العربية، وتحقيق مشروعات ضخمة في الأراضي الخاضعة للسلطة الفلسطينية وكذلك في المياه المشتركة الأردنية الفلسطينية الإسرائيلية أي في البحر الميت، وقد آن الأوان - وخصوصاً بعد أصبحت القمة العربية دورية - أن يقف العرب وقفة سواء وأن يعتصموا بحبل الله جميعاً أمام هذه المؤامرات الإسرائيلية على المصالح العربية العليا.

## الهوامش:

١- نشرة لوكالة أنباء الشرق الأوسط المصرية في٨ أبريل سنة ٢٠٠١ .

٢- Albert Hawazen - Palestine - The rebirth of ancient people . London 1916.

أنظر ملف وثائق فلسطين - جـ١ ص ٣٧.

٣- James Bichino - The Restoration of the Jews - The Crisis of All Nations

أنظر ملف وثائق فلسطين - مصدر سابق جـ ١ ص ٤١ .

٤ - د. حامد سلطان - المشكلات القانونية المتفرعة من القضية الفلسطينية.

أنظر:

Britisb Documents of the Origin of the war 1898- 1914 London H.M.S.O. Vol 11 No1.

أنظر ملف وثائق فلسطين - مصدر سابق جـ ١ ص ٤٧.

٥- ملف وثائق فلسطين - مصدر سابق ص ٤٩.

٦- Edward Ledewich Mitford - An appeal in bhalf of the jewish Nation in connection with British policy in the Levant.

أنظر ملف وثائق فلسطين - مصدر سابق جـ ١ ص ٥١.

٧- لمزيد من التفصيلات - انظر د. جاد طه معالم تاريخ مصر الحديث والمعاصر ص ١٤٧-١٦٣.

٨- Thomas Clark - India and Palestine .

أنظر ملف وثائق فلسطين - مصدر سابق جـ ١ ص ٥٣.

٩- Peter Smolenksin - Let us search our ways.

انظر ملف وثائق فلسطين - مصدر سابق جـ ١ ص ٥٧.

١٠- Leo Penisker - Auto - Emancipation.

أنظر ملف وثائق فلسطين جـ ١ ص ٦١.

أنظر أيضا الحكم دروزة - عرض للقضية الفلسطينية منظمة التحرير الفلسطينية ص ٨.

١١- د. جاد طه، د. جلال يحيى - الحركة الصهيونية والعالم العربي - ص ٨- ٩.

١٢- ملف وثائق فلسطين - مصدر سابق جـ ١ ص ٧٣.

١٣- مذكرات هرتزل ص ٤٠ - أنظر يوميات هرتزل - إعداد أنيس صايغ - ص ١٩.

١٤- أنظر نص خطاب هرتزل في مؤتمر بازل - ملف وثائق فلسطين - جـ١ ص١٠٠٩٧.

١٥- عريضة الجمعية الإسلامية المسيحية إلى مؤتمر السلم العام حول تمسك عرب فلسطين ببلادهم ورفضهم فكرة الوطن القومي اليهودي والهجرة اليهودية (١٩١٩/٣/٣٠) محفوظة في لندن Public Record Office، أنظر ملف وثائق فلسطين - مصدر سابق جـ ١ وثيقة رقم ٨٦ ص ٢٥٣.

١٦- د, جاد طه - د. جلال يحيى - مصدر سابق ص ٤، ٥.

١٧- Glubb - General John Bagot Asoldier with the Arabs - Hodder and Stoughton London 1957 p. 212.

١٨- Kimch, John and David - Both side of Hill. Britain and palestine war Secher and warbury , London 1960 p. 290.

١٩- د. منصور سالم مسلم أبو موسى - الصراع السياسي حول خليج العقبة ص٦٣.

٢٠- Hansard Parliemantry Debates H.C. Vol. 426 Cols. 1603-1604 .9491 hcraM

٢١- عبد الله التل - مصدر سابق ص ٤٨٤-٤٨٥.

أنظر د. منصور سالم مسلم أبو موسى - مصدر سابق ص ٦٤-٦٥.

٢٢- لمزيد من التفصيلات أنظر: سامي هنداوي - قرارات الأمم المتحدة بشأن فلسطين (١٩٤٧-١٩٦٦).

٢٣- د. منصور سالم مسلم أبو موسى - مصدر سابق ص ٦٧.

٢٤- محمد فوزي - عمر رشدي الصهيونية وربيبتها إسرائيل ص ٢٠٥.

٢٥- د. عبد العظيم رمضان - العلاقات المصرية الإسرائيلية (١٩٤٨-١٩٧٩) ص ٢٨.

٢٦- Brul Kirk . International Straits Vol11 London 1947 p.59-78.

انظر د. منصور مسلم أبو موسى - مصدر سابق ص ٧٠. ص٧٠.

٢٧- D.H.N. Johnson - Some Legal problems of International waterways with particular reference of the straits of Tiran and the Suez Canal L.C.I.C. 1966 p. 161-162.

انظر د. منصور سالم مسلم أبو موسى - مصدر سابق ص ٧٠.

٢٨- الأهرام الاقتصادي ع ٢٨٣ - ١ يونيو ١٩٦٧ .

٢٩- محمد فوزي - عمر رشدي - مصدر سابق ص ٢٠٧.

٣٠- إيلات - نشرة خاصة رقم (٢) مركز الدراسات الفلسطينية بيروت ١٩٦٨.

انظر د. منصور سالم مسلم أبو موسى - مصدر سابق ص٧٢.

٣١- مجلة البترول المصرية ع ٤ السنة الخامسة ١٩٦٧ انظر أيضا عاطف سليمان - إسرائيل والنفط - مركز الدراسات الفلسطينية - بيروت ١٩٦٨.

انظر أيضا د. منصور سالم مسلم أبو موسى - مصدر سابق ص ٧٢.

٣٢- د. منصور سالم مسلم أبو موسى - مصدر سابق ص٧٢.

٣٣- محمد فوزي - عمر رشدي - مصدر سابق ص ٢٠٧.

٣٤ - مصلحة الإستعلامات المصرية - نشرة الصحافة اليومية رقم ١٤١ بتاريخ ٢٥ يونيو ١٩٦١.

William Zokroman - Jewish News New York 27 April 1954. ٣٥

انظر د. جاد طه ودكتور جلال يحيى - مصدر سابق ص ٢٧-٢٨.

٣٦- مذكرات هرتزل مصدر سابق ص ٩٦.

٣٧- د. جاد طه د. جلال يحيى - مصدر سابق ص ٢٧.

٣٨- نشرة لوكالة أنباء الشرق الأوسط المصرية في٨ أبريل ٢٠٠١. مصدر سابق.

٣٩- المصدر السابق .

٤٠- المصدر السابق.

٤١- أطلس إسرائيل الحديث .

## المراجع والمصادر:


١- ملف وثائق فلسطين - وزارة الإرشاد القومي - الهيئة العامة للاستعلامات جـ١.

٢ - د. حامد سلطان - المشكلات القانونية المتفرعة من القضية الفلسطينية.

٣- د. جاد طه معالم تاريخ مصر الحديث والمعاصر - دار الفكر العربي ١٩٨٤.

٤- الحكم دروزة - عرض للقضية الفلسطينية منظمة التحرير الفلسطينية - بيروت مايو ١٩٦٧ .

٥- د. جاد طه، د. جلال يحيى - الحركة الصهيونية والعالم العربي - منشأة المعارف - الإسكندرية ١٩٧٤ .

٦- مذكرات هرتزل - مركز الأبحاث - منظمة التحرير الفلسطينية - بيروت .

٧- د. منصور سالم مسلم أبو موسى - الصراع السياسى حول خليج العقبة (١٩٣٧-١٩٦٧) رسالة دكتوراه غير منشورة - معهد البحوث والدراسات العربية - المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم - جامعة الدول العربية .

٨- عبد الله التل - كارثة فلسطين - جـ ١ - دار القلم - القاهرة ١٩٥٩.

٩- سامي هنداوى - قرارات الأمم المتحدة بشأن فلسطين (١٩٤٧-١٩٦٦) بيروت ١٩٦٧.

١٠- محمد فوزي - عمر رشدي الصهيونية وربيبتها إسرائيل- مطبعة مصر - القاهرة ١٩٦٢.

١١- د. عبد العظيم رمضان - العلاقات المصرية الإسرائيلية (١٩٤٨-١٩٧٩) الهيئة المصرية العامة للكتاب.

١٢- الأهرام الاقتصادي ع ٢٨٣ .

١٣- مجلة البترول المصرية ع ٤ .

١٤ - مصلحة الإستعلامات المصرية - نشرة الصحافة اليومية رقم ١٤١.

١٥- وكالة أنباء الشرق الأوسط المصرية .

١٦- أطلس إسرائيل الحديث . بالإنجليزية . طبع في إسرائيل ويضم معلومات وخرائط جيولوجية وفنية مهمة بالنسبة لمشروع قناة البحرين .

١٧- Albert Hawazen - Palestine - The rebirth of ancient people . London 1916.

١٨- Britisb Documents of the Origin of the war 1898- 1914 London - H.M.S.O. V

١٩- Edward Ledewich Mitford - An appeal in bhalf of the jewish Nation in connection with British policy in the Levant.

٢٠- Glubb - General John Bagot Asoldier with the Arabs - Hodder and Stoughton London 1957 .

٢١- Kimch, John and David - Both side of Hill. Britain and palestine war Secher and warbury , London 1960 .

٢٢- Hansard Parliemantry Debates H.C. Vol. 426 Cols. 1603-1604 March 1949.

٢٣- Brul Kirk . International Straits Vol11 London 1947

٢٤- D.H.N. Johnson - Some Legal problems of International waterways with particular reference of the straits of Tiran and the Suez Canal L.C.I.C. 1966 .

٢٥- William Zokroman - Jewish News New York 27 April 1954.